



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESCUELA DE CIVIL

**DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
INGENIERO CIVIL**

**ANÁLISIS DE PERCEPCIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTO
SOBRE LAS REFORMAS A LA LEY DE TRÁNSITO EN EL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**KATYA SALOME LANDÁZURI BUSTOS
DAYÁN ALEJANDRA DURÁN MONCAYO**

DIRECTOR: ING. GUSTAVO YANEZ

QUITO, DICIEMBRE 2013

DEDICATORIA

*A mi padre que con su dedicación y esfuerzo diario
hizo de mí una gran persona, gracias padre porque
siempre estuviste conmigo porque caminaste junto a
mí en esta lucha que aunque no fue fácil tuvo su
recompensa*

Dayán Durán

DEDICATORIA

*A mi familia, a mi madre por ser mi motivación.
A mis Hijos Rafael y Tomás quienes alegran mi vida*

con cada sonrisa

Y a Luis por ser ese ser incondicional

Katya Landázuri

RESUMEN

La movilidad, dentro de la sociedad, es una condición necesaria para alcanzar un cierto nivel de bienestar, pero esta necesidad tiene varias regulaciones que buscan mejorar la seguridad de todos los agentes que intervienen.

En el mes de Junio del 2012 se realizó una modificación a La Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad vial, específicamente en el Art 145 literal E, y Art. 191, los cuales tratan sobre los límites de velocidad que rigen en nuestro país, así como también las sanciones al excederlos, que van desde multas económicas al sobrepasar los límites de velocidad, y prisión al exceder los rangos moderados de velocidad.

Si bien esta Ley entró en vigencia desde Junio del 2012, nuestras vías no contaban con la debida información de los límites de velocidad, y mucho menos de los rangos moderados, después de transcurrir ya 8 meses hay calles que aún no cuentan con su respectiva información, lo cual genera molestias en los contraventores.

Esta modificación a la ley de Tránsito tiene diversas opiniones tanto de apoyo como en contra, generando gran polémica sobre todo por sus duras sanciones al incumplirla, sin embargo los resultados que ha arrojado este control de velocidades han sido positivos, disminuyendo los accidentes de tránsito, pese a estos resultados queda una gran duda acerca de las extremas sanciones, y de la capacidad en infraestructura que tiene nuestro país para privar de la libertad a los contraventores.

Esta nueva reforma a la Ley de Tránsito se debe al incremento anual de accidentes que ocurren en el Ecuador, ya que es la segunda causa de muerte en nuestro país, a diario en el 2011 se tenía 13 personas muertas por accidentes de tránsito, tanto los límites como los rangos de velocidad están basados en lo que recomienda el Organismo Mundial de la Salud (OMS)

Por otro lado, pasar 3 días en la cárcel es un castigo excesivo para una contravención de tránsito, se propone que la prisión sea solo para delitos de tránsito, además, se sugiere realizar trabajo comunitario y así sustituir esta medida para los contraventores, cabe recalcar que los centros de detención no tienen el suficiente espacio, ni tampoco servicios esenciales para mantener a los infractores, si bien esta modificación a la Ley de Tránsito ha generado resultados positivos, también existe la percepción de que la corrupción en el sector policial ha incrementado.

La prisión por sobrepasar el rango moderado de velocidad, es una sanción casi exclusiva de Ecuador, ni Chile, Argentina, Venezuela o Colombia tienen dicho castigo, en estos países las multas son económicas, en Venezuela la multa por exceder los límites de velocidad es de 900 bolívares (209 dólares), en Argentina donde también funciona un sistema de licencia por puntos la sanción es de 5 puntos menos en la licencia y una multa de 149 pesos argentinos (30 dólares).

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN	iv
TABLA DE CONTENIDOS	vi
CAPÍTULO 1	1
ANÁLISIS COMPARATIVO DE LEYES DE TRÁNSITO INTERNACIONALES Y DEL ECUADOR.....	1
1.1 CASO SUDAMERICA.....	1
1.1.1 Leyes de Tránsito y educación vial	2
1.1.2 Reglamentación de seguridad para el tránsito vehicular	3
1.1.2.1 Uso del cinturón de seguridad	4
1.1.2.2 Seguridad en el transporte de niños	4
1.1.2.3 Seguridad para motocicletas	5
1.1.2.4 Uso del teléfono celular y otros aspectos de seguridad vial.....	6
1.1.2.5 Inspecciones técnicas	7
1.1.3 Reglamentación para conductores.....	8
1.1.4 Reglamentación de seguridad vial para peatones.....	8
1.1.5. Leyes de tránsito y consumo de alcohol u otras sustancias	9
1.1.6 Control de colisiones.....	10
1.1.7 Señalización vial	11
1.1.8 SOAT y seguros obligatorios de responsabilidad civil	11
1.2 CASO EUROPA	13
1.2.1 Legislación de Tránsito en la Unión Europea	13
1.2.2 Marco Legal:	15
1.2.2.1 Objetivos	15
1.2.3 Reglamentaciones en la ley de tránsito vehicular de la U.E	16
1.2.3.1 Formas de sanciones	17
1.2.3.1.1 Sanciones de Tránsito	17
1.2.3.1.2 Sistema de penas de tránsito con puntuaciones	18
1.2.3.1.3 Suspensión de la licencia de conducir y confiscación del vehículo	20
1.2.3.1.4 Programas de rehabilitación para infractores reincidentes	21
1.2.2.1.5. Servicios a la comunidad y encarcelamiento.....	22
1.2.4 Formas de aplicar la ley	22
1.2.4.1. Patrullaje policial	22
1.2.4.2. Sistemas automáticos de control de tránsito	23
1.2.4.3. Tecnologías de apoyo instaladas dentro del auto.....	26
1.3 CASO ECUADOR.....	27
1.3.1 Ámbito de Ley	27
1.3.1.1 Sanciones y Multas	27
1.3.1.2 Límites de velocidad.....	30
CAPÍTULO 2.....	34

ANÁLISIS DE PERCEPCIÓN Y EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA LEY DE TRÁNSITO	34
2.1. RECOLECCIÓN DE DATOS Y ANÁLISIS.....	34
2.1.1. Formular Hallazgos.....	34
2.2. MODELO DE LAS ENCUESTAS.....	35
2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	36
2.3.1 Población.....	36
2.3.2 Muestra.....	36
2.4 RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS.....	41
2.4.1 PEATONES	41
2.4.2. CONDUCTORES.....	46
2.4.3 CONTRAVENTORES	54
2.5 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.....	60
2.5.1 ENTREVISTA A JUECES	60
2.5.2 ENTREVISTAS A ORGANISMOS DE CONTROL	68
2.5.3 ENTREVISTAS A ASAMBLEISTAS.....	80
CAPÍTULO 3.....	88
RESULTADOS OBTENIDOS.....	88
3.1. COMPARACIÓN DE PERCEPCIONES A LOS PEATONES Y CONDUCTORES.....	88
3.2. CRITERIOS ESPECÍFICOS DE JUECES Y ASAMBLEISTAS.....	89
3.3. PERCEPCIÓN DE LOS INFRACTORES	91
CAPÍTULO 4.....	94
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	94
4.2 RECOMENDACIONES.....	97

CAPÍTULO 1

ANALISIS COMPARATIVO DE LEYES DE TRÁNSITO INTERNACIONALES Y DEL ECUADOR

En el presente capítulo se detalle el caso Sudamérica, caso Europa con lo referente a la ley de tránsito poniendo énfasis en los límites de velocidad permitidos para automóviles, bicicletas, motocicletas y ciclomotores, normas y sanciones estipuladas, dando una idea de la similitud que existe con el Ecuador en cuanto al propósito que persiguen.

1.1 CASO SUDAMERICA

Las normas de tránsito vehicular en los países sudamericanos, datan desde hace 1990, en los que países como Argentina, Ecuador, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Venezuela, han participado en su desarrollo. Colombia y Ecuador han promulgado recientemente una nueva ley de tránsito, Honduras y Nicaragua, están en proceso de hacerlo.(Castiglione, 2004).

A continuación un prospecto histórico de las normas de tránsito de ciertos países sudamericanos:

PAISES	LEY DE TRANSITO
Paraguay	Reglamento de Tránsito de 1947
República Dominicana	Ley de Transito de 1967
Cuba	Código de Vialidad y Transporte de 1987
Bolivia	Código de Tránsito de 1978
Ecuador	Reforma a la ley de Tránsito
Colombia	Reforma a la ley de Tránsito

1.1.1 Leyes de Tránsito y educación vial

Las leyes de tránsito de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Perú y Venezuela, disponen que la educación vial conste como materia de enseñanza en las escuelas. En muchos de estos países, existen organismos de control encargados de establecer disposiciones de educación vial dentro de las leyes de tránsito, entre los cuales están:

PAISES	ORGANISMOS DE CONTROL
Ecuador	Agencia Nacional de Tránsito
Argentina	Consejo Federal de Educación Vial
Bolivia	Consejo Nacional de Tránsito
Costa Rica	Dirección Nacional de Educación Vial
Panamá	Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
Paraguay	Departamento de Educación Vial

La educación vial que se pretende enseñar en estos países, es inculcar a los niños, jóvenes y adultos, evitar daños y lesiones a conductores y transeúntes. La Policía de Tránsito de estos países se encarga de demostrar mediante charlas, videos y estadísticas el número de personas que cada año mueren a causa de la imprudencia de algunos conductores y por no conocer sobre las normas de tránsito y disposiciones para peatones. Así tenemos, que en el Plan Nacional de Prevención de Accidentes 1995-2000,

desarrollado en Costa Rica contiene, estadísticas de accidentes, con fotos ilustradas, los agentes causantes, responsables, consecuencias y muertes.

1.1.2 Reglamentación de seguridad para el tránsito vehicular

En Sudamérica la reglamentación de seguridad se enfoca a las normas circulación de automóviles, bicicletas, motocicletas y ciclomotores, en lo que respecta a rebasamientos, separación de vehículos, cruces, giros, paradas, estacionamiento y uso de luces. (Castiglione, 2004).



Las leyes de tránsito para el transporte público en algunos países sudamericanos, está incluida en las leyes de tránsito y en otros consta como una norma separada. La reglamentación de seguridad en general, en estos países considera los siguientes aspectos de control:

- Luces
- Bocinas

- Frenos
- Neumáticos
- Suspensión
- Dimensiones
- Equipos de emergencia
- Cinturón de seguridad

1.1.2.1 Uso del cinturón de seguridad

En Argentina, Chile, Colombia, Cuba, El Salvador, México, Panamá, República Dominicana y Uruguay, el uso del cinturón, es obligatorio solamente para el conductor y sus acompañantes en la parte de delante del vehículo. En Brasil, Costa Rica, Ecuador, Perú y Venezuela, el cinturón, se obliga a usarlo para todos los ocupantes del vehículo.

1.1.2.2 Seguridad en el transporte de niños

En Argentina, Brasil, El Salvador y Uruguay, disponen que a los niños menores de 12 años, se los debe ubicar en la parte trasera del vehículo al momento de iniciar su transportación. En Colombia y Venezuela esta reglamentación se cumple para menores de 10 años, en República Dominicana para menores de 8 años y en México para menores de 5 años. Para el resto de países como Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y Perú, no existe una normativa oficial para regular esta medida de seguridad en los niños.

En Costa Rica, se obliga que los niños menores de 4 años, sean colocados en un asiento especial al momento de ser transportados en un vehículo, igual disposiciones se cumple en el Salvador para menores de 2 años o niños con más de 15 kg de peso, y en Brasil esta reglamentación es más estricta con las disposiciones de que se use un sistema de retención que se adapte al peso del niño para menores de 12 años y de menos de 1,50 m de estatura.

En la mayoría de países de Sudamérica se dispone que si el vehículo no tiene asientos especiales, los niños deben usar el cinturón de seguridad cuando son mayores de 3 años. El uso de los airbags, en los países sudamericanos, no está regulado por las normas de tránsito.



1.1.2.3 Seguridad para motocicletas

En Sudamérica, la reglamentación de seguridad en motocicletas, obliga el uso de los siguientes equipos (Castiglione, 2004):

- Luces
- Espejos retrovisores

- Material o chalecos reflectantes
- Casco
- Protector visual

En todos los países de Sudamérica se obliga a los motociclistas usar el casco de seguridad, pero en Honduras y Cuba, no existe una normativa definida para esta situación. En Argentina, Bolivia, Brasil, México, Uruguay y Venezuela, se obliga el uso del protector visual, reflectores para la noche y luces para bicicletas. En Ecuador, México y Colombia, el uso del casco para ciclistas es obligatorio.

Los chalecos reflectantes, es de uso obligatorio en la mayoría de países sudamericanos, a excepción de Bolivia, Cuba, Honduras y México, donde no existe aún una normativa definida para esta medida de seguridad en motociclistas.

1.1.2.4 Uso del teléfono celular y otros aspectos de seguridad vial

En Argentina, Colombia, Cuba, Guatemala, México y Perú, se imponen sanciones especiales, a los conductores que utilizan el teléfono celular mientras conducen. De igual forma existen sanciones para quienes comen o fuman al conducir, ya que en síntesis las normas de seguridad vial de países como México, sostienen que el conductor debe mantener dominio de su vehículo, y en Perú exigen siempre llevar ambas manos al volante.



1.1.2.5 Inspecciones técnicas

Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela, las autoridades de tránsito exigen de forma periódica, la revisión vehicular para garantizar el funcionamiento y seguridad de los vehículos, retirando de circulación, aquellos automotores que no cumplan con esta disposición. En los demás países sudamericanos esta disposición no se exige de forma periódica.

En Uruguay y Paraguay, la revisión se exige localmente, o por tipos de vehículos, como son buses, furgones, camionetas que son utilizados para transporte público.



1.1.3 Reglamentación para conductores

Todos los países sudamericanos, exigen a las personas que van a conducir ciertos requisitos básicos como son saber leer y escribir, certificar que se reúnen ciertas características psicofísicas y aprobar un examen teórico y práctico. Argentina y Bolivia, exigen un certificado de antecedentes penales y de buena conducta, Colombia, El Salvador y Panamá, exigen completar cursos de capacitación y Honduras no haber sido detenido por ebriedad. (Castiglione, 2004).

Costa Rica y Ecuador, otorga licencias de conducir a vehículos de transporte urbano o de carga pesada, solamente a quienes hayan completado cursos de especialidad. En la mayoría de los países sudamericanos, la edad mínima exigida para conducir es de 18 años, salvo el caso de Argentina que otorga licencias a jóvenes de 17 años.

LICENCIA NUEVA	CANJE	REPOSICION
• ACTA DE NACIMIENTO	• LICENCIA VENCIDA	
• TIPO DE SANGRE	• EXPEDIDA EN EL ESTADO DE CHIAPAS	
• CREDENCIAL DE ELECTOR	• CURP (OBLIGATORIO)	
• COMPROBANTE DE DOM.	• COMPROBANTE DE DOMICILIO	
• (Recibo de Agua, Luz ó Teléfono)	• (Recibo de Agua, Luz ó Teléfono)	
• CURP (OBLIGATORIO)		
• PRESENTAR EXAMEN DE MANEJO Y DE LA VISTA		• COPIA DE IDENTIFICACION PERS.
• TODO ORIGINAL Y COPIA		• COPIA DE LA CURP

1.1.4 Reglamentación de seguridad vial para peatones

Todas las leyes de tránsito de los países sudamericanos regulan la circulación peatonal, en la que se exige la forma adecuada de comportarse

en las vías públicas, como circular por las aceras, veredas, pasos elevados o puentes peatonales, atravesar calles con cuidado, por sendas peatonales o cebras, y obedecer los semáforos peatonales y demás señales.

Las normas de tránsito y los principios generales de responsabilidad rescriben, en general, que el peatón es responsable por los daños y perjuicios que cause en su obrar imprudente y en contravención con las disposiciones legales en la materia. (Muñoz, 2007, p.48)



1.1.5. Leyes de tránsito y consumo de alcohol u otras sustancias

Chile, Costa Rica, México y el Uruguay, emiten normas que fijan los límites máximos de alcohol en la sangre de los conductores, en Brasil y Colombia, son organismos públicos, los que fijan estos límites, tal es el caso del Consejo Nacional de Tránsito e Instituto nacional de Medicina Legal y ciencias Forenses respectivamente.

A continuación se presenta un cuadro con los límites máximos de alcohol en la sangre, establecidos en países sudamericanos:

PAISES	INDICE DE ALCOHLEMIA
Argentina	> 50 mg/lit de sangre
Chile	> 50 mg/lit de sangre
Costa Rica	> 50 mg/lit de sangre
Colombia (nueva ley de tránsito, Noviembre 2002)	> 40 mg/lit de sangre
México	> 80 mg/lit de sangre
Uruguay	> 80 mg/lit de sangre

Alcoholismo	Nivel de DIFICULTAD en el tránsito	EFFECTOS en la persona	Nivel de RIESGO
0.0	SIN DIFICULTAD	Dominio pleno de facultades para circular responsablemente en el tránsito	NINGUNO
0.3	MODERADO	Disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. La respuesta a las mismas se comienza a entorpecer y se hace más confusa	BAJO
0.5	MODERADO A SEVERO	Se reduce la visión con dificultades de enfoque y esto ocasiona desatención a las señales de tránsito que no pueden ser percibidas adecuadamente	ALTO
0.8	SEVERO	La motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos. Aparece una sensación de euforia y confianza. Manejo agresivo y tomarlo por impulsos sin razonar	ALTO
1.5	CRÍTICO NO CONDUZCA!	Estado de embriaguez importante. Reflejos alterados y reacción lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo	MUY ALTO
2.5	CRÍTICO NO CONDUZCA!	El estado completo. La persona aparece como "naufragado" y confuso. Su conducta es imprevisible y le es imposible tomar decisiones con certeza	SEVERO
3.0	CRÍTICO NO CONDUZCA!	El estado profundo. Se pierde paulatinamente la conciencia como antesala al coma y principio de riesgo de muerte	EXTREMO

1.1.6 Control de colisiones

Las leyes de tránsito de Argentina, Colombia, México, el Uruguay y Venezuela, poseen estadísticas y registros diarios de colisiones y atropellos de vehículos, los demás países solo manejan estadísticas. Las fuentes primarias, para recolección de datos e información para establecer estos registros y estadísticas son de la Policía de Tránsito, Historias médicas de hospitales y clínicas, actas de defunción de los registros públicos, y datos de compañías de seguro. (Muñoz, 2007)

1.1.7 Señalización vial

Todos los países de la región tienen normas relativas a la señalización y disponen que la colocación de señales y su mantenimiento es responsabilidad de las autoridades viales. Si una empresa privada está a cargo del mantenimiento de caminos mediante el sistema de peaje, es responsable de la colocación y mantenimiento de señales, así como de asegurarse de que las rutas en concesión se encuentren en buenas condiciones para el tránsito.

Cabe señalar, sin embargo, que la falla de diseño, construcción, estado o señalización de dichos caminos debe ser causa determinante del accidente para generar la responsabilidad de la empresa concesionaria; de lo contrario, solo podría acarrear sanciones administrativas impuestas por la entidad estatal de control.



1.1.8 SOAT y seguros obligatorios de responsabilidad civil

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y

Venezuela, poseen un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, que en el caso del Ecuador se denomina SOAT. En países como Uruguay, Cuba, Haití, Honduras y Paraguay, no se utiliza un seguro obligatorio.

CERTIFICADO DE SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CAZADOR	
Ley de 2-4-70 y Reglamento de 25-3-71 Modelo oficial según la D. M. de 20-5-71 por la que se rige este seguro	
CAZADOR ASEGURADO	N° 9389858
Nombre MAURICIO BARTORIUS ALVAREZ DE BOHORQUEZ	
Domicilio San Martín de Porres, 45	
Población MADRID	
ENTIDAD ASEGURADORA	Por la Entidad Aseguradora Sello y firma
Denominación PLUS ULTRA C. A. de Seguros Generales	PLUS ULTRA
Domicilio Plaza de los Cortes, 8	
Población MADRID-14	
TOMADOR DEL SEGURO	
CLASE DE ARMA A UTILIZAR escopeta o rifle	PERIODO DE VALIDEZ 4-10-79 al 4-10-80
PRIMA NETA 191 FONDO I MPMOS	14 www.totalcoleccion.net

En Costa Rica, el organismo que regula los precios de los seguros es el Instituto Nacional del Seguro, el cual establece primas en base a categorías de vehículos y riesgos. El SOAT y demás denominaciones de seguros obligatorios de responsabilidad civil en los países de Sudamérica, aseguran responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, cubren gastos médicos hasta cierto monto establecido, y a veces, cubren daños materiales en forma limitada. (Muñoz, 2007)

En Sudamérica, el problema que presenta este sistema de seguros de accidentes, es el bajo índice de automotores que están asegurados, los vehículos que tienen pólizas vencidas y las víctimas abandonadas por conductores que se los pueden identificar.

Colombia y Costa Rica poseen un sistema de Dichos problemas han sido encarados solo por Colombia y Costa Rica, que establecen un sistema de indemnizaciones a víctimas de accidentes causados por conductores con vehículos no asegurados o con pólizas vencidas.

Bolivia, Brasil y Colombia, poseen un beneficio similar para las visitas, el cual es la entrega de cierta cantidad de dinero que cubra parte de los gastos ocasionados por conductores que se dieron a la fuga.

En México el Seguro Único de Vehículos Automotores, no está en vigencia todavía, desde su aprobación en 1998; en Panamá el seguro se estableció en 1993, y en Ecuador el seguro se estableció en el 2009. En El Salvador, Guatemala y Nicaragua no existen registros de vigencia de estos seguros obligatorios.

1.2 CASO EUROPA

1.2.1 Legislación de Tránsito en la Unión Europea

Las leyes de tránsito en la Unión Europea comprende el establecimiento de objetivos de riesgo, sanciones y contravenciones por incumplimiento de la ley de tránsito, disuasión, normas sociales, normas para peatones, sanciones sociales y conformidad con las normas. (Consejo Europeo de Transporte y Seguridad, 2010)

El modelo de legislación de tránsito en la UE, abarca el riesgo objetivo que determina las actividades de control y vigilancia del tráfico vehicular en las

diferentes ciudades europeas, la cual es aplicada por la policía en cada uno de los estados.

El riesgo de detección es subjetiva cuando existe la imposición de sanciones por incumplimiento de la ley. Las sanciones de tránsito en la U.E, poseen un nivel jerárquico establecido, tanto en sus multas monetarias, puntos de penalización, prohibición de conducir temporalmente, hasta la revocación permanente de la licencia de conducción.

Por lo general, las multas monetarias en la U.E son aceptadas por los conductores, así tenemos el caso de Alemania, en donde los conductores cometen a diario muchas infracciones de tránsito, rebasando los límites de velocidad establecidos es decir de menos de 20 Km/h sobre el límite establecido, cuyas multas son en dinero y no por puntos de penalización (Castiglione, 2004).

TIPOS DE SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE NORMAS Y REGLAMENTOS DE TRÁNSITO EN LA UNION EUROPEA
Multas monetarias
Puntos de penalización
Prohibición de conducir temporalmente
Revocación permanente de licencia de conducir

En las últimas décadas en la U.E , la influencia de las nuevas leyes, la policía y de la persuasión pública a través de los medios de comunicación, la

mayor parte de conductores han aceptado de la ley de transito, la norma que obliga a no beber y conducir. (ERSO, 2008).

Las leyes de tránsito en la Unión Europea, al principio se aplicaron de forma inmediata, después de la ocurrencia de un accidente de alto impacto, pero a partir d la primera mitad del siglo 20, las autoridades de tránsito europeas cambiaron su enfoque, con la organización de un cuerpo especializado de Policía proactiva, que aseguro el cumplimiento de las normas de tráfico.

La segunda mitad del el siglo 20 ha visto una profesionalización de la actividad de ejecución, mientras que el inicio del siglo 21 fue testigo del aumento en la eficacia de la vigilancia mediante el uso de tecnologías modernas.

1.2.2 Marco Legal:

La ley de tránsito en la Unión Europea está regulada por:

La Política nacional de Seguridad Vial, de la policía o plan NRSP.

Refuerzo a la Ley tránsito vehicular o TLE

1.2.2.1 Objetivos

La UE reconoce claramente el papel del tránsito vehicular en la aplicación de la ley para la mejora de la seguridad vial. Varias medidas relacionadas con la observancia se han propuesto en el tercer programa de Acción para la Seguridad Vial, y tomado en cuenta en las políticas de seguridad vial 2011-2020. .(Consejo Europeo de Transporte y Seguridad, 2010)

La Comisión Europea ha adoptado una recomendación en 2004, para los Estados miembros, sobre cómo deben mejorar la aplicación de la ley de tránsito para los organismos policiales. En estos países la recomendación de la UE ha pedido que se apliquen bajo un contexto nacional un plan de ejecución de lo que se conoce como las mejores prácticas en la aplicación de:

- La velocidad,
- El alcohol y
- El asiento y cinturón de seguridad

Las normas de seguridad vial del 2004 insta a los países miembros el cumplimiento de los 13 puntos de acción de la TLE, estos contemplan lo siguiente:

- Exceso de velocidad,
- Manejar bajo los efectos del alcohol y drogas,
- La no utilización de los cinturones de seguridad ,
- La aplicación transfronteriza

1.2.3 Reglamentaciones en la ley de tránsito vehicular de la U.E

La reglamentación en la ley de tránsito vehicular comprende los siguientes aspectos:

1. Formas de sanciones
2. Formas de aplicar la ley

1.2.3.1 Formas de sanciones

1.2.3.1.1 Sanciones de Tránsito

Los infractores de tránsito son sancionados con penas de diversas formas como las siguientes:

- Penas por puntos en la licencia
- Suspensión temporal de la licencia de conducir
- Confiscación de los vehículos
- Participación en programas de rehabilitación realizados por el gobierno.
- Sentencias de prisión o trabajos de servicio comunitario.

Enfoque de las sanciones:

El enfoque principal de las sanciones de tránsito, es poner multas financieras impuestas por los agentes de la policía de tránsito, fiscales. El importe de las multas generalmente es normativo. En algunos países de la U.E, los límites en las multas de tránsito se establecen con el fin de que la policía de tránsito, decidan el monto real de la multa en función del tipo de contravención realizada por el infractor.

En Finlandia, Suecia, Noruega y Suiza, la cantidad de la multa se calcula en función de los ingresos netos del infractor.

1.2.3.1.2 Sistema de penas de transito con puntuaciones

El sistema de puntos de penalización tiene reincidencia tomando en cuenta la sanción a infractores, con el riesgo de que el conductor pierda la licencia. Además de sanciones pecuniarias, se aplican puntos demérito para los infractores, los cuales se ejecutan cuando son detenidos por la policía.



La gran mayoría de estados de la U.E, han introducido un sistema de puntos de penalización en sus esfuerzos para prevenir la reincidencia de cometer infracciones de tránsito, o que contribuye a disuadir a los infractores, ya que estos, consideran que la prohibición de conducir, es la sanción mas grave comparada con las multas. .(Consejo Europeo de Transporte y Seguridad, 2010)

En algunos países de la U.E, la prohibición de conducir en estado etílico es una medida de seguridad efectiva, ya que el número de puntos aplicados para conductores alcoholizados es relativamente alto. Sin embargo, la

aplicación debe mantenerse en niveles suficientemente elevados para disuadir a cualquier persona mediante la prohibición a conducir cualquier tipo de vehículo.

Una característica común de los sistemas de puntos de penalización en toda Europa es que si se excede el límite de puntos, es causal para que se suspenda la licencia de forma automática, y posteriormente el infractor tenga que superar las pruebas prácticas y teóricas de nuevo.

Prácticamente todos los países que tienen una pena por sistema de puntos también tienen lo que se conoce como cursos de perfeccionamiento en la conducción. La participación a estos cursos garantiza que se menoren el número de puntos impuestos al infractor.

Los cursos tienen por objetivo informar a los infractores sobre los comportamientos de riesgo y en la mejora de sus actitudes más que en la enseñanza de habilidades en la carretera.

PENAS POR EL SISTEMA DE PUNTOS EN EUROPA

Código país	País	Desde	Número de puntos	Ganancia / Desmerito
AT	Austria	2005	3	*12
BE	Bélgica	No		
BG	Bulgaria	2000	39	Desmerito
CY	Cyprus	2001	12	Ganancia
CZ	Checoslovaquia	2006	12	Ganancia
DE	Alemania	1974	18	Ganancia
DK	Dinamarca	2005	3	Ganancia
EE	Estonia	No		
ES	España	2006	12	Desmerito
FI	Finlandia	*12		
FR	Francia	1992	12	Desmerito
GR	Grecia	1993	25	Ganancia
HU	Hungría	2004	18	Ganancia
IE	Irlanda	2001	12	Ganancia
IT	Italia	2003	20	Desmerito
LT	Lituania	2004	16	Desmerito
LU	Luxenburgo	2002	12	Solamente conductores novatos / Desmerito
LV	Latvia	2004	16	Desmerito
MT	Malta	2004	12	Ganancia
NL	Países bajos	2003	3	Solamente conductores novatos / Ganancia
PL	Polonia	1993	21	Desmerito
PT	Portugal	No		
RO	Rumania	2009	15	
SE	Suiza	No		
SI	Eslovenia	1998	18	Ganancia
SK	Eslovaquia	No		
UK	Inglaterra	1995	12	Ganancia
HR	Croacia	1996	7	Desmerito
NO	Noruega	2004	12	Ganancia
IS	Islandia	No		
CH	Suiza	*12		

1.2.3.1.3 Suspensión de la licencia de conducir y confiscación del vehículo

Las autoridades pueden retirar el permiso de conducción de cualquier conductor, pero el procedimiento de retiro real varía significativamente entre países. En la mayoría de los países de la U.E, es sólo el fiscal el que tiene

derecho de suspender la licencia de conducir, a veces sólo bajo la instrucción de un juez.(SWOV, 2009)

Pero en algunos otros países, los agentes de policía pueden, en ciertas situaciones retirar el permiso de conducir. La suspensión del permiso de conducción también puede significar que se obligue al conductor a volver a pasar el examen del permiso de conducir. Esto funciona tanto como sanción educativa y financiera.

Del mismo modo, en algunos países de la UE, el vehículo puede ser decomisado en caso de una falta muy grave. Mientras que en ciertos países una confiscación temporal puede ser tramitada por un oficial de policía, ocurre que en otros solamente la decisión de un juez puede dar a efecto la confiscación de un vehículo.

1.2.3.1.4 Programas de rehabilitación para infractores reincidentes

Los infractores reincidentes suelen ser muchas veces incluidos en programas de rehabilitación, como alternativa a la sanción que prohíbe conducir. Estos programas tienen por objetivo instruir a los conductores capturados por exceso de velocidad o conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas. .(Consejo Europeo de Transporte y Seguridad, 2010)

Como parte del programa, un controlador puede ser requerido para ser instalado en los vehículos, lo que asegura el cumplimiento de las leyes de tránsito y las prescripciones del programa. Las modernas aplicaciones emergentes incluyen el uso de sistemas de bloqueo de alcohol, que previenen en los vehículos la presencia de alcohol, mediante un sensor que

detecta el aliento del conductor que ha ingerido alcohol y que está intentando encender el vehículo.

1.2.2.1.5. Servicios a la comunidad y encarcelamiento

El servicio comunitario puede ser otra forma de sancionar, que permite mejorar las actitudes del infractor. Por ejemplo, la legislación española actual prevé la posibilidad de imponer de 31 a 90 días de servicio a la comunidad por conducir bajo la influencia de drogas ilegales. Conducir bajo la influencia de drogas es el delito más severamente sancionado en muchos Estados miembros de la U.E.

En la mayoría de los Estados miembros de la U.E, las penas de prisión, duran menos de un año, en donde el encarcelamiento es la forma más grave de sanción, que por lo general está vinculada a un delito que supone un riesgo particularmente alto de la sociedad.

El encarcelamiento se aplica solamente para los casos más graves, en donde existe suficiente evidencia las cuales son puestas en manos de un juez, como son por casos de accidentes de tránsito con funestas consecuencias.

1.2.4 Formas de aplicar la ley

1.2.4.1. Patrullaje policial

El patrullaje policial es cuando la policía en sus registros oficiales anota infracciones de tránsito sucedidos en la carretera, deteniendo a los

contraventores de inmediato y sancionándolos. Dependiendo de la gravedad del delito, las distintas formas de seguimiento, como la sanción descrita anteriormente, las infracciones de tráfico también puede ser grabadas desde el vehículo de la Policía, un helicóptero, o desde un avión, utilizando modernas tecnologías. (Noordzij, 1976)

La presencia física de agentes de policía en las carreteras tiene un efecto positivo sobre la disuasión de posibles infractores en la carretera. Una confrontación directa entre un delincuente y un oficial de policía tiene un valor agregado en la educación del infractor, ya que se lo instruya para una mejor actuación al conducir.

Los controles policiales se pueden hacer al azar, sistemáticamente, o con un enfoque en particular, por grupos de conductores, dependiendo de la capacidad el cuerpo policial y de la situación del tráfico. Un enfoque en particular es permitir a la Policía comprobar los controladores vigilando puntos de control aleatorios.

Los puestos de control móviles o en vuelo, son tácticas que implican la puesta en marcha de una barricada precipitada por coches de policía o conos de tráfico. Esta es una operación que implica un gran número de agentes de policía (típicamente entre 10-20) en un lugar fijo.

1.2.4.2. Sistemas automáticos de control de tránsito

En los países de la U.E, los sistemas automáticos de control de transito han sido utilizados durante casi tres décadas, sus aplicaciones están en medir la velocidad por medio de rayos infrarrojos. En años recientes, los sistemas

automatizados se han aplicado para otro tipo de controles en la carretera tales como (Mäkinen, T. & Zaidel, 2003):

- Control de llantas desinfladas
- Mantenimiento del carril
- Uso del cinturón de seguridad
- Control de pagos de peaje



El aumento del uso del vídeo digital y del procesamiento de imagen, así como la identificación electrónica de los vehículos, ha marcado el camino para extender las aplicaciones hacia un amplio conjunto de infracciones, mejorándolas continuamente en el futuro.

En cuanto al registro de las infracciones, el sistema automático incluye las siguientes funciones:

- (a) En el lugar de la detección de una infracción de tráfico
- (b) En el lugar de registro de una infracción de tráfico
- (c) Proporcionar información al conductor sobre el hecho de que está cometiendo una infracción, la cual se ha registrado.

(d) Alimentar la información registrada de a infracción en el sistema automatizado de procesamiento.

Varias tecnologías han sido utilizadas en los sistemas automáticos de control de tránsito, tales como: radar, vídeo, láser, lazos, cables piezoeléctricos y muchos otros. Todos ellos han sido utilizados para detectar diversos tipos de infracciones.

Hay una clara tendencia hacia el uso de tecnologías avanzadas con dispositivos automáticos capaces de registrar el tráfico múltiple de infractores y contravenciones al mismo tiempo, como ejemplo podemos mencionar la última generación de cámaras de control de velocidad que operan en las ciudades de Suiza desde el año 2010, la misma que puede controlar al mismo tiempo la velocidad de 22 coches en cuatro carriles, y no de dos como habitualmente se lo hacía.

Estas cámaras también pueden detectar nueve delitos de conducción demás, incluyendo conductores que traspasan el portón trasero, o los carriles para bicicletas, los que no dan paso a los peatones o paran el tráfico a la derecha, los que no se detienen ante una señal de alto, entre otros.

El dispositivo está equipado con la última tecnología 3D de radar de seguimiento, lo que permite determinar la posición exacta de cada vehículo y seguir su movimiento.

1.2.4.3. Tecnologías de apoyo instaladas dentro del auto

La aplicación de las tecnologías en los coches sirve para aumentar o asegurar de los conductores el cumplimiento de las leyes de tránsito. Algunos de estos dispositivos se describen como Sistemas de Transporte Inteligente o ITS, que son tecnologías diseñadas para aumentar la atención del conductor o la conciencia sobre el medio ambiente que rodea al vehículo, reduciendo así los accidentes automovilísticos. (Mäkinen, T. & Zaidel, 2003)



Su campo de aplicación es la Asistencia Inteligente de la Velocidad (ISA), también están los sistemas a distancia de advertencia del cinturón de seguridad, recordatorios, advertencia de colisión inversa y el Adaptive Cruise Control (ACC). Cada uno de estos sistemas aborda una o más conductas de riesgo, o el incumplimiento de las leyes de tránsito.



1.3 CASO ECUADOR

1.3.1 Ámbito de Ley

1.3.1.1 Sanciones y Multas

La ley de tránsito fue publicada oficialmente el 2 de Agosto de 1996, con R.O No 1002, en la que se contempla sanciones de prisión y multa a los conductores que infringen la ley. Esta ley fue modificad durante el gobierno del Econ. Rafael Correa, debido a que no contemplaba normas preventivas que aseguren la seguridad y movilidad de los ciudadanos.

Debido a esto la ley es reformada con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial 398 de fecha 7 de Agosto del 2008; y el Reglamento General de aplicación publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.(Ley Organica de Transporte Terrestre, 2008)

La Ley Orgánica del 2008 en un inicio contemplaba las siguientes sanciones y multas:

- Puntajes a las licencias de conducir,
- Sanciones pecuniarias a los peatones

Los peatones son sancionados pecunariamente por infringir la Ley, y al cometer contravenciones de tránsito, privándoles de su libertad al momento de ser responsables de delitos de tránsito. En vista de que estas sanciones y multas no produjeron los efectos que se deseaban, el 17 de marzo del 2011, la Asamblea nacional presento un proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte terrestre y Seguridad Vial, la cual fue publicada el 29 de marzo del 2011, en el Registro Oficial No 415.

En la reforma a la nueva ley de tránsito, se establece un sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, la cual dispone que toda licencia se otorgará bajo el sistema de puntaje, comenzando con 30 puntos al momento de su emisión y vigencia a 5 años, luego se utilizará un sistema de reducción de puntos para cada infracción cometida de acuerdo al siguiente cuadro. (Ley Organica de Transporte Terrestre, 2011)

INFRACCIONES PUNTOS

CONTRAVENCIONES	PUNTOS
Contravenciones leves de primera clase	1.5
Contravenciones leves de segunda clase	3
Contravenciones leves de tercera clase	4.5
Contravenciones graves de primera clase	6
Contravenciones graves de segunda clase	7.5
Contravenciones graves de tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delitos	11 30

1.3.1.2 Límites de velocidad

El 25 de junio del 2012, entraron en vigencia regulaciones nuevas respecto a la conducta vial y el exceso de velocidad, en donde los legisladores han definido claramente los límites de velocidad y han establecido aún directrices claras para el exceso de velocidad cuando se considera excesivo. El exceso de velocidad es sancionado con tres días de cárcel. .(Ley Organica de Transporte Terrestre, 2012)

El exceso de velocidad es verificado electrónicamente por los monitores automáticos que vigilan los flujos de tráfico, los cuales toman fotografías de

los conductores por exceso de velocidad. El sistema trabaja con una citación por correo electrónico, algo que fue simplemente inimaginables de unos pocos años atrás.

Estos monitores electrónicos están siendo colocados en todo el país, sobre todo en las grandes ciudades. Los monitores esperan hasta que aparezca un coche en marcha en su área de distribución y luego toma una foto. Unos días más tarde, el conductor recibe una multa por correo.

La multa incluye la foto del vehículo, el número de matrícula, con la velocidad exacta al momento de la infracción. Los puntos asignados a estas infracciones pueden acumularse hasta que la licencia es revocada. La ley de tránsito exige que el límite máximo de velocidad sea 50 km/h en avenidas y en carreteras provinciales 90 km/h, si se excede en unos 30 km/h la velocidad el conductor puede ser llevado a la cárcel, por tres días. .(Ley Organica de Transporte Terrestre, 2012)

Los límites de velocidad enunciados en la nueva ley de tránsito son los siguientes:

SECTORES	LIMITES DE VELOCIDAD	SANCIONES POR EXCEDER LOS LIMITES
Zonas urbanas	≤ 50 km/h	Infracción: > 50 km/h ≤ 60 km/h Encarcelamiento por 3 días: > 60 km/h
Vías perimetrales	≤ 90 km/h	Infracción: ≤ 120 km/h Encarcelamiento por 3 días: > 120 km/h
Caminos rectos	≤ 100 km/h	Infracción: ≤ 135 km/h Encarcelamiento por 3 días: > 135 km/h
Carreteras con curvas	≤ 60 km/h	Infracción: ≤ 75 km/h Encarcelamiento por 3 días: > 75 km/h

CLASIFICACION DE VIAS	
Ruta Nacional	Jurisdicción nacional. Rutas que recorren el país o de interés nacional. Calzada doble o única
Ruta Provincial	Jurisdicción provincial. Calzada única o doble
Ruta Municipal o Comunal	Vías de interés municipal o comunal. Calzada única

	Argentina	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Colombia	Venezuela	España	Alemania	Italia
Freeway Carreteras Federales y Avenidas exprés 3 o más carriles por sentido, no hay cruces al mismo nivel ni intersecciones, semáforos. Las entradas y salidas son mediante rampas	X	X	X			X		X	X	X
Major Highway Carreteras primarias y Avenidas principales 2 carriles por sentido, pueden existir redondeles e incorporaciones, sin semáforos ni paradas de otro tipo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Minor Highway Carreteras secundarias y Avenidas menores Carreteras menores y locales de dobles sentido con líneas de separación con o sin parterres Avenidas de tres carriles por sentido pero con paradas como semáforos, intersecciones y redondeles	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rampas Salidas e incorporaciones de las autopistas Vías que conectan carreteras, autopistas o avenidas que se encuentran a distinto nivel	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Calle principal Vías principales en zonas urbanas y suburbanas 2 carriles por sentido con paros frecuentes a causa de semáforos o señales de alto Calles donde se concentra el tráfico y desemboca en alguna avenida	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Calle, Camino En zonas urbanas son las calles En zonas rurales son carreteras de tercer nivel, normalmente sin línea de separación central	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

CAPÍTULO 2

ANALISIS DE PERCEPCIÓN Y EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA LEY DE TRÁNSITO

Recolección de datos obtenidos mediante entrevistas , encuestas dirigidas hacia; conductores, peatones , policías, jueces, asambleístas sobre la Nueva Reforma a la ley de Tránsito "Límite de velocidad" y posterior análisis del mismo.

2.1. RECOLECCIÓN DE DATOS Y ANÁLISIS

El análisis se debe iniciar con la limpieza de la información, con la confirmación de las escalas, verificación del correcto llenado de las encuestas y en ocasiones con pre tabulaciones (en el caso de preguntas abiertas). Una vez que se tiene codificada toda la información el análisis como tal puede dar inicio.

2.1.1. Formular Hallazgos

Luego de analizar la información se puede hacer deducciones acerca de lo que el peatón, conductor y contraventor / infractores perciben sobre los límites de velocidad y sanciones establecidos en la nueva reforma a la ley de tránsito, lo cual se le conoce como " hallazgos". Estos deben presentarse

de una manera ordenada y lógica ante las personas encargadas de tomar las decisiones.

2.2. MODELO DE LAS ENCUESTAS

La encuesta es parte de la investigación de campo que se realiza con el fin de recabar, recopilar y conocer información útil para la investigación realizada, la cual se realiza mediante consulta o interrogatorio para saber la opinión de las personas acerca de un asunto particular.

Las encuestas se aplicaran a peatones, contraventores y conductores, mediante la aplicación de tres cuestionarios, los cuales constan de preguntas cerradas y de selección múltiple. La finalidad de estos es obtener información sobre lo que el ciudadano, peatón, percibe y cuál es su nivel de aceptabilidad o rechazo sobre los límites de velocidad establecidos por la nueva reforma a la Ley de Transito para poder establecer juicios de valor y poder confrontar con un análisis e interpretación estructurado y sustentable, de tal forma que se puedan comparara las percepciones entre peatones y conductores y las reacciones en favor o en contra de los contraventores.

2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1 Población

La población para la encuesta de peatones, está conformada por el total de habitantes de la ciudad de Quito, que son 2'239.198 personas, dato proporcionado por el INEC, 2012. Para los conductores y contraventores o infractores la población está conformada por el total del tráfico o flujo vehicular que circula en el Distrito Metropolitano de Quito, que son 450.000 vehículos diariamente.

Por tanto la población que determina según la siguiente distribución:

POBLACIONES	CANTIDADES	CATEGORIAS
TOTAL DE HABITANTES DEL CANTON QUITO	2'239.198 personas	PEATONES
FLUJO VEHICULAR EN EL D.M.Q	450.000 vehículos	CONTRAVENTORES Y CONDUCTORES

Elaborado por: Dayán Durán

2.3.2 Muestra

Las muestras se obtienen con la intención de inferir propiedades de la totalidad de la población, para lo cual deben ser representativas de la misma. Para cumplir esta característica la inclusión de sujetos en la muestra debe seguir una técnica de muestreo.

Para el tamaño de la muestra se utilizarán el total de la población por cada categoría es decir para peatones un cálculo, y para contraventores y conductores otro cálculo, es decir se tendrá dos tipos de muestra.

La fórmula muestral establecida para estas dos poblaciones es la siguiente:

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{e^2}$$

Datos:

n = Muestra de población

Z = Nivel de Confianza

P = Probabilidad de concurrencia

Q = Probabilidad de no concurrencia

N = Población

e = margen de error

Z = Nivel de confianza

Trabajaremos con un nivel de confianza del 95%, que según la siguiente tabla el valor de nivel de confianza es 1,96.

<p align="center">TABLA DE APOYO AL CALCULO DEL TAMAÑO DE UNA MUESTRA POR NIVELES DE CONFIANZA</p>									
Certeza	95%	94%	93%	92%	91%	90%	80%	62.27%	50%
Z	1.96	1.88	1.81	1.75	1.69	1.65	1.28	1	0.6745
Z ²	3.84	3.53	3.28	3.06	2.86	2.72	1.64	1.00	0.45
e	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.20	0.37	0.50
e ²	0.0025	0.0036	0.0049	0.0064	0.0081	0.01	0.04	0.1369	0.25

Fuente: Maso, R. (1976). *La Esencia de la Estadística*. Colombia: Mc Graw Hill y en <http://www.monografias.com/trabajos60/tamano-muestra-archivistica/tamano-muestra-archivistica2.shtml>

P = Probabilidad de concurrencia

Q = Probabilidad de no concurrencia

Hay que tomar en consideración que la suma de ambos valores $p + q$ será invariablemente siempre igual a 1, cuando no contemos con suficiente información le asignaremos $p = .50$ $q = .50$

e = el grado de error máximo aceptable en los resultados de la investigación. Éste puede ser hasta del 10%; ya que variaciones superiores al 10% reducen la validez de la información

Calculo de la muestra para Peatones

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{Z^2 \cdot P \cdot Q + (N \cdot e^2)}$$

n = Muestra de población

Z = Nivel de Confianza

P = Probabilidad de concurrencia

Q = Probabilidad de no concurrencia

N = Población

e = margen de error

Reemplazando tenemos:

$$N= 2'239.198$$

$$Z=1.95$$

$$P=0.5$$

$$Q=0.5$$

$$e=0.057$$

$$n = \frac{(1.95)^2(0.5)(0.5)(2'239.198)}{(1.95)^2(0.5)(0.5) + (2'239.198 \cdot 0.057^2)}$$

$$n= 300$$

Por tanto, la muestra lo comprenden 300 peatones que se encuentran en el DMQ.

- **Calculo de la muestra para Conductores y Contraventores**

$$n1 = \frac{Z_2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{Z_2 \cdot P \cdot Q + (N \cdot e^2)}$$

n = Muestra de población

Z = Nivel de Confianza

P = Probabilidad de concurrencia

Q = Probabilidad de no concurrencia

N = Población

e = margen de error

Reemplazando tenemos:

N= 450.000

Z=1.95

P=0.5

Q=0.5

e=0.049

$$n^2 = \frac{(1.95)^2(0.5)(0.5)(450.000)}{(1.95)^2(0.5)(0.5) + (450.000 \cdot 0.049^2)}$$

n=400

Para distribuir la muestra total de 400 personas entre conductores y contraventores se ha delimitado 240 para conductores y 160 para contraventores, en el DMQ.

2.4 RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

2.4.1 PEATONES

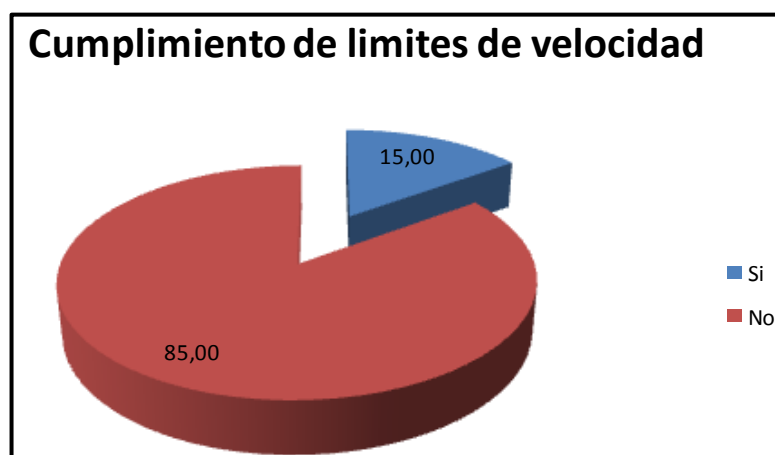
1. ¿Conoce usted sobre la nueva reforma a la ley de Tránsito, la misma que trata sobre los límites de velocidad y sus respectivas sanciones?.

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	225	75,00
No	75	25,00
TOTALES	300	100



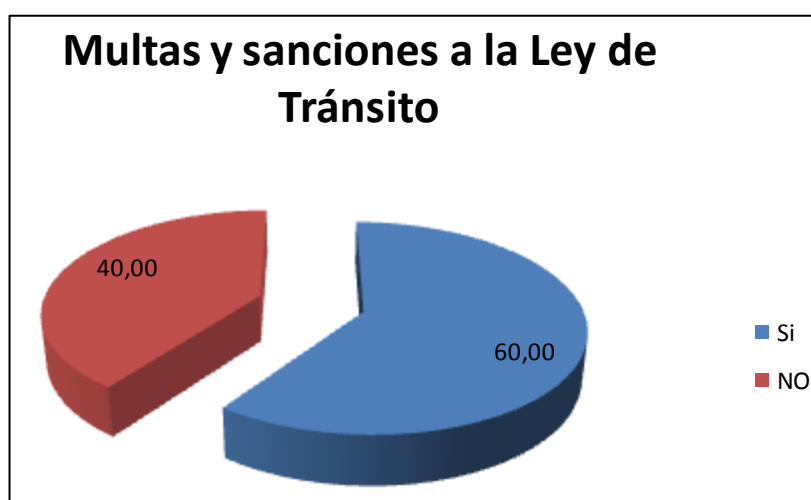
2. ¿Cree usted que se cumple con los límites de velocidad establecidos en el Distrito Metropolitano de Quito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	45	15,00
No	255	85,00
TOTALES	300	100%



3. ¿Conoce usted sobre las multas y sanciones que contemplan la nueva reforma a la ley de Tránsito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	180	60,00
NO	120	40,00
TOTALES	300	100%



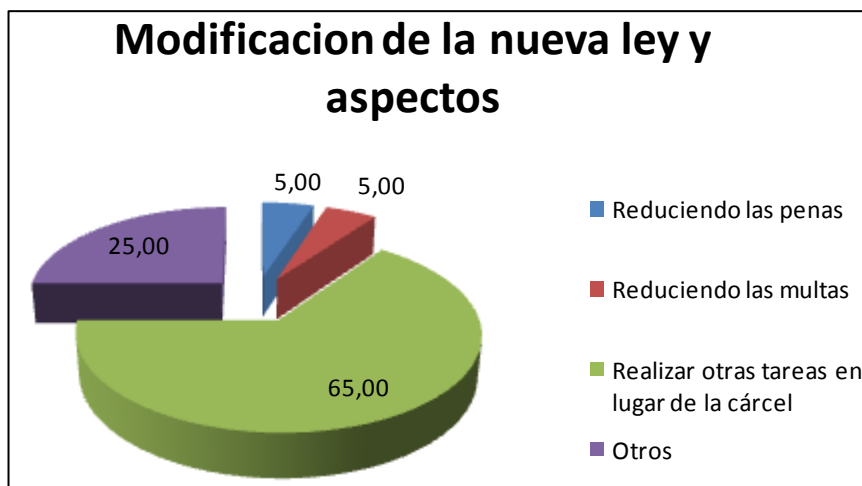
4. ¿Cree usted que existe una verdadera cultura vial en nuestro país?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	45	15,00
No	255	85,00
TOTALES	300	100%



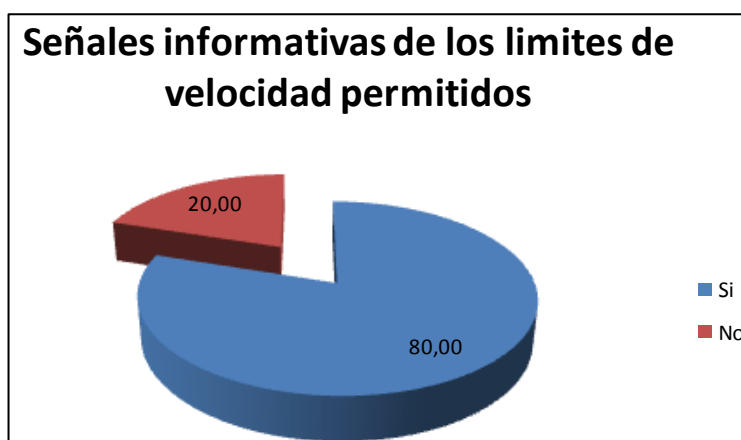
5. ¿Cómo usted modificaría esta nueva ley y en qué aspectos?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Reduciendo las penas	15	5,00
Reduciendo las multas	15	5,00
Realizar otras tareas en lugar de la cárcel	195	65,00
Otros	75	25,00
TOTALES	300	100%



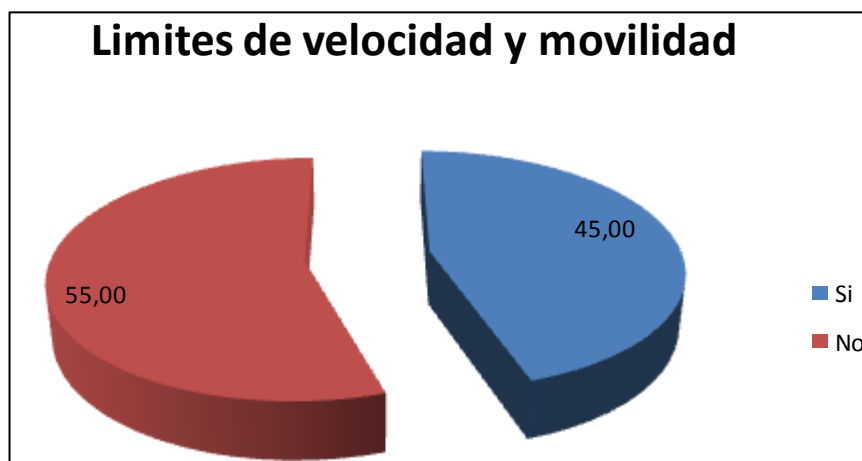
6. ¿Cree usted que las vías del Distrito Metropolitano de Quito cuentan con las debidas señales informativas de los límites de velocidad permitidos?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	240	80,00
No	60	20,00
TOTALES	300	100%



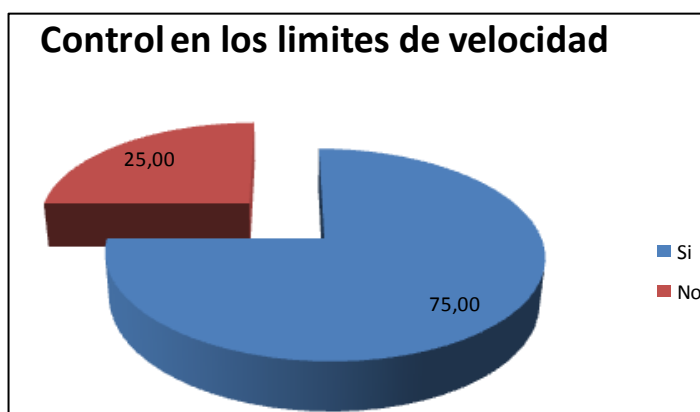
7. ¿Cree usted que los límites de velocidad se adaptan a las necesidades de movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	135	45,00
No	165	55,00
TOTALES	300	100%



8. ¿Cree usted que el control de los límites de velocidad han ayudado a disminuir los accidentes de tránsito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	225	75,00
No	75	25,00
TOTALES	300	100%



9. ¿Cree usted que la tecnología con la que cuenta el país es la suficiente para controlar a los conductores?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	30	10,00
No	270	90,00
TOTALES	300	100%



10. ¿Cree usted que las entidades de control hagan cumplir esta ley?

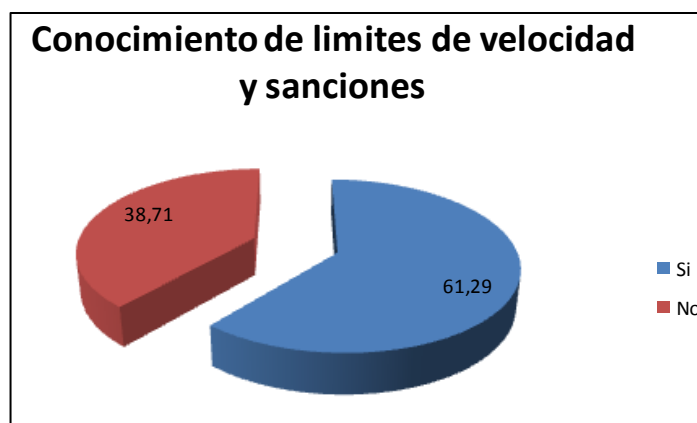
RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	60	20,00
No	240	80,00
TOTALES	300	100%



2.4.2. CONDUCTORES

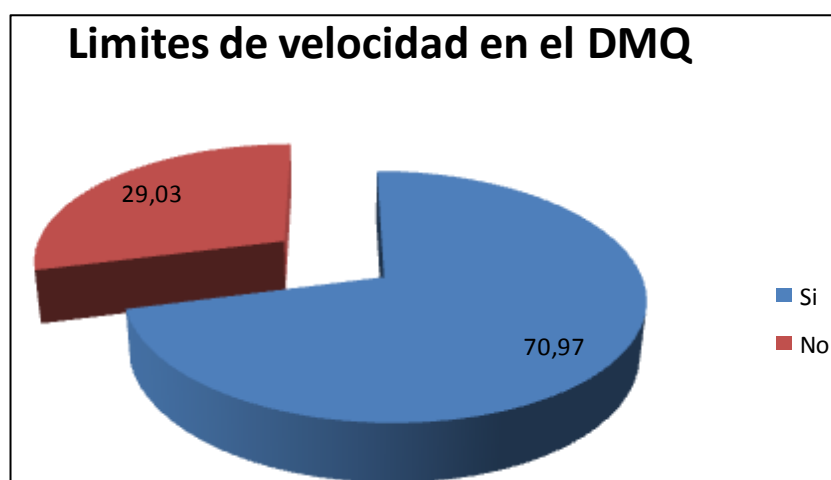
1. ¿Conoce usted sobre la nueva reforma a la ley de Tránsito, la misma que trata sobre los límites de velocidad y sus respectivas sanciones?.

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	147	61,29
No	93	38,71
TOTALES	240	100



2. ¿Conoce usted cuales son los límites de velocidad, vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	170	70,97
No	70	29,03
TOTALES	240	100%



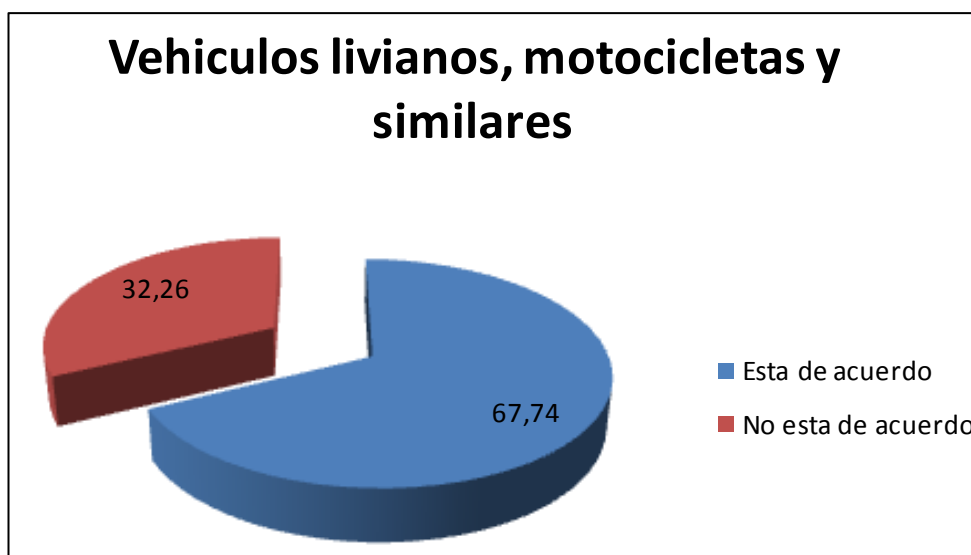
3. Vehículos livianos, motocicletas y similares:

a) Dentro del perímetro urbano: 50 km/h

b) En vías perimetrales: 90 Km/h

c) En carretera 100 Km/h

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Esta de acuerdo	163	67,74
No esta de acuerdo	77	32,26
TOTALES	240	100%



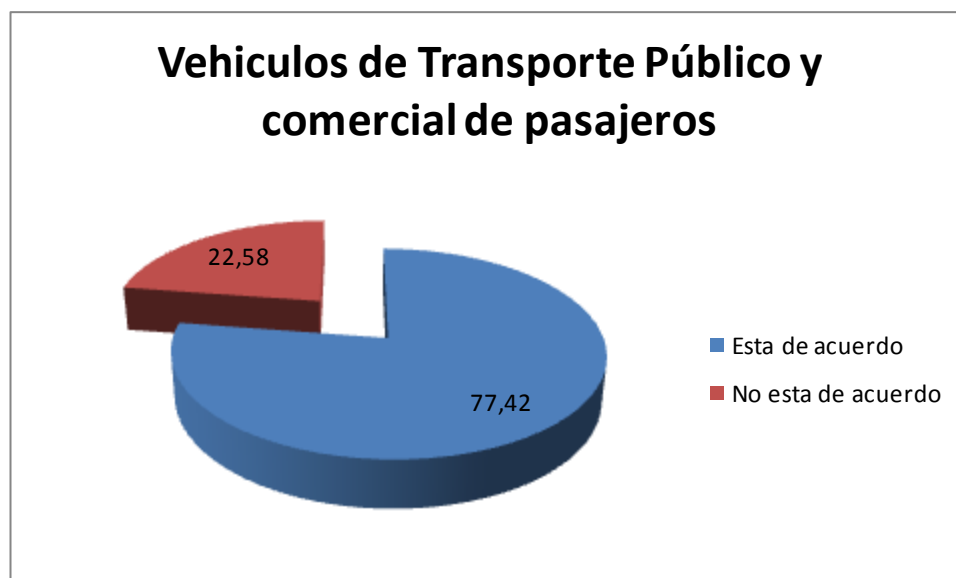
4. Vehículos de Transporte Público y comercial de pasajeros

a) Dentro del perímetro urbano: 40 km/h

b) En vías perimetrales: 70 Km/h

c) En carretera 90 Km/h

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Esta de acuerdo	186	77,42
No esta de acuerdo	54	22,58
TOTALES	240	100%

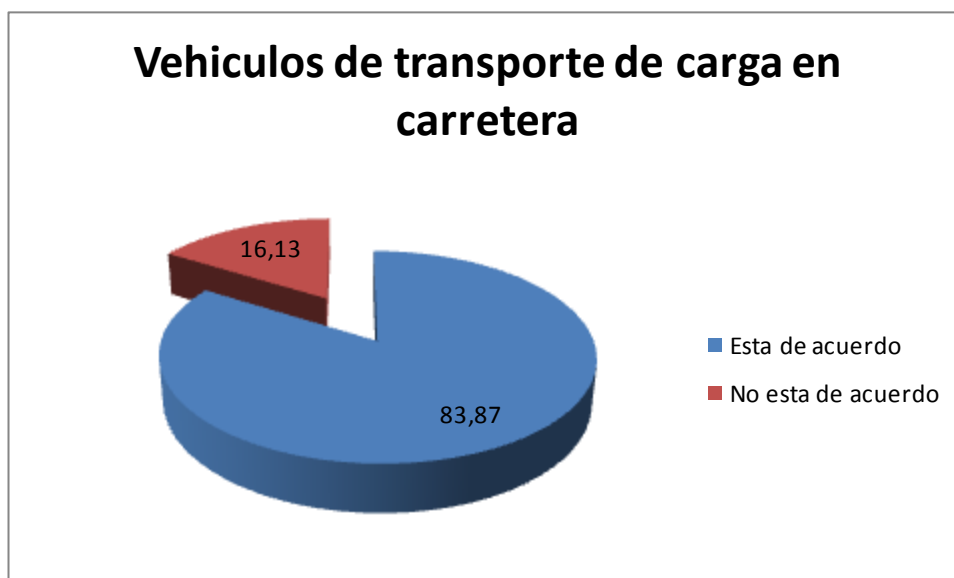


5. Vehículos de transporte de carga, en carretera:

a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 km/h

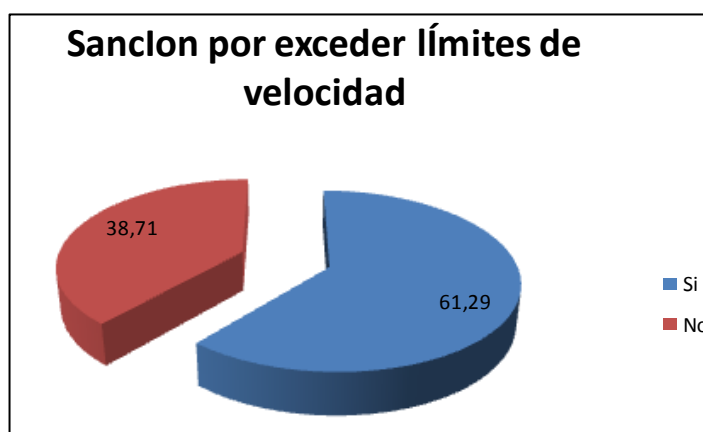
b) Vehículos que remolquen acoplados a otros automotores, el límite de velocidad es de 50 km/h

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Esta de acuerdo	201	83,87
No esta de acuerdo	39	16,13
TOTALES	240	100%



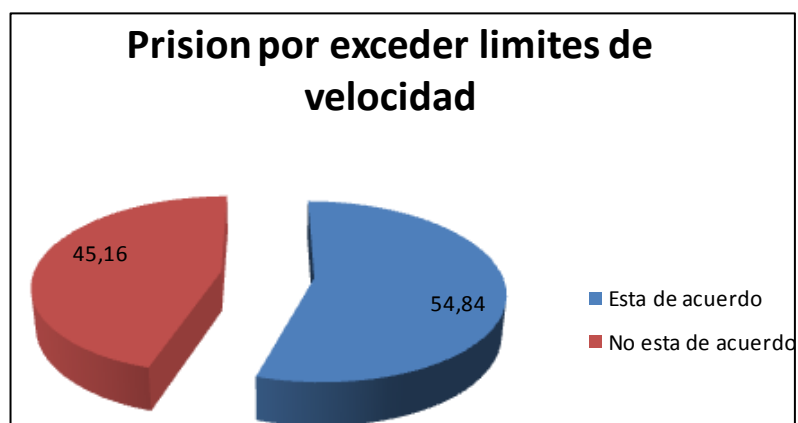
6. ¿Conoce usted cuál es la sanción por exceder los límites de velocidad?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	147	61,29
No	93	38,71
TOTALES	240	100%



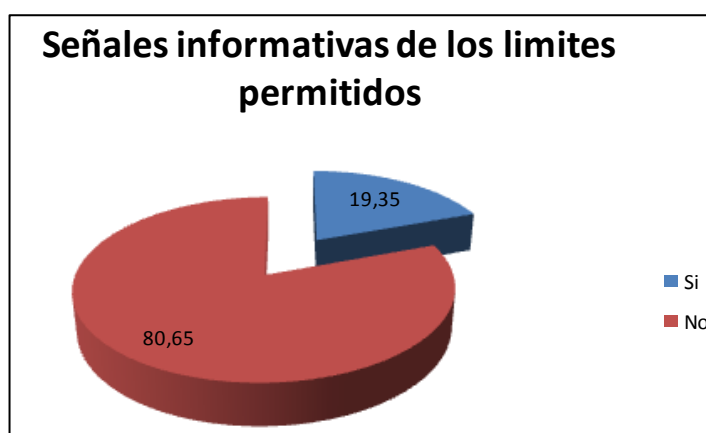
7. ¿Está usted de acuerdo que la máxima sanción por exceder los límites de velocidad sea la prisión?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Esta de acuerdo	132	54,84
No esta de acuerdo	108	45,16
TOTALES	240	100%



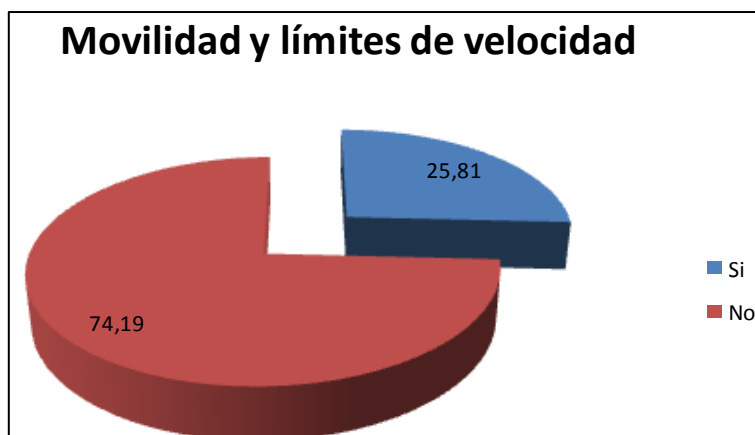
8. ¿Cree usted que las vías del Distrito Metropolitano de Quito cuentan con las debidas señales informativas de los límites permitidos?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	46	19,35
No	194	80,65
TOTALES	240	100%



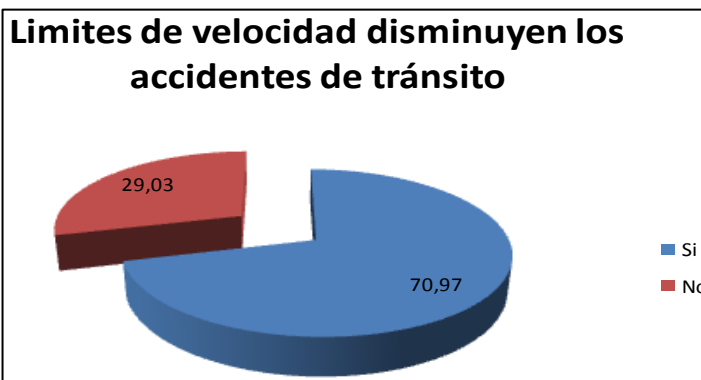
9. ¿Cree usted que los límites de velocidad se adaptan a las necesidades de movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	62	25,81
No	178	74,19
TOTALES	240	100%



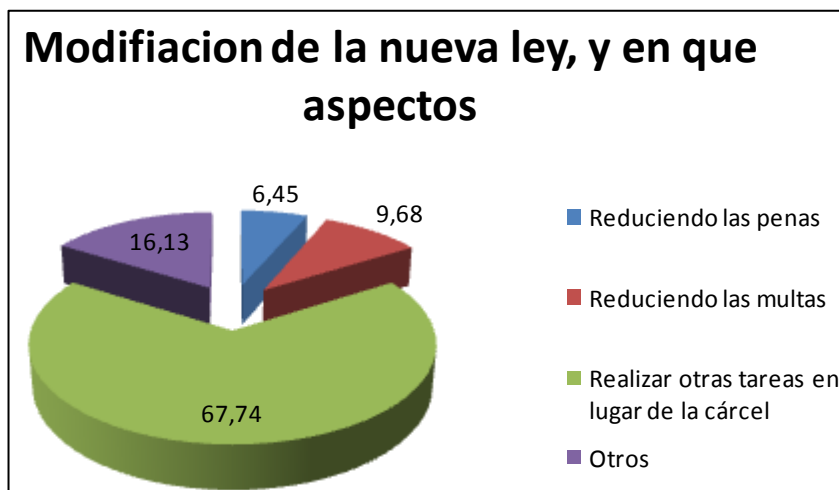
10. ¿Cree usted que el control de los límites de velocidad han ayudado a disminuir los accidentes de tránsito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	170	70,97
No	70	29,03
TOTALES	240	100%



11. ¿Cómo usted modificaría esta nueva ley, y en qué aspectos?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Reduciendo las penas	15	6,45
Reduciendo las multas	23	9,68
Realizar otras tareas en lugar de la cárcel	163	67,74
Otros	39	16,13
TOTALES	240	100%



12. ¿Cree usted que la tecnología con la que cuenta el país es la suficiente para controlar a los conductores?

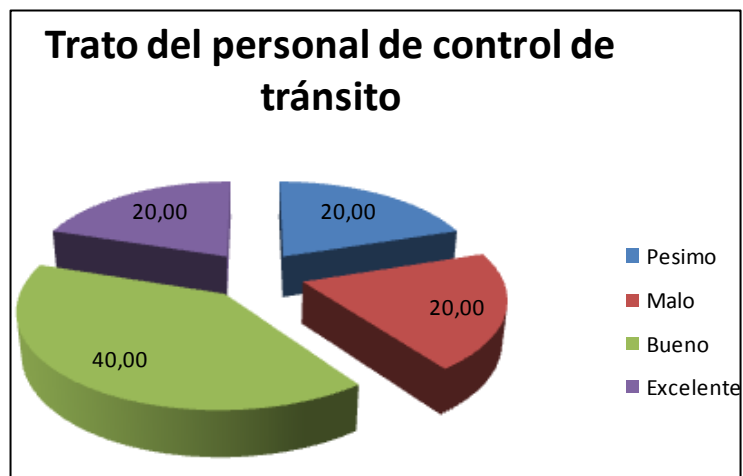
RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	31	12,90
No	209	87,10
TOTALES	240	100%



2.4.3 CONTRAVENTORES

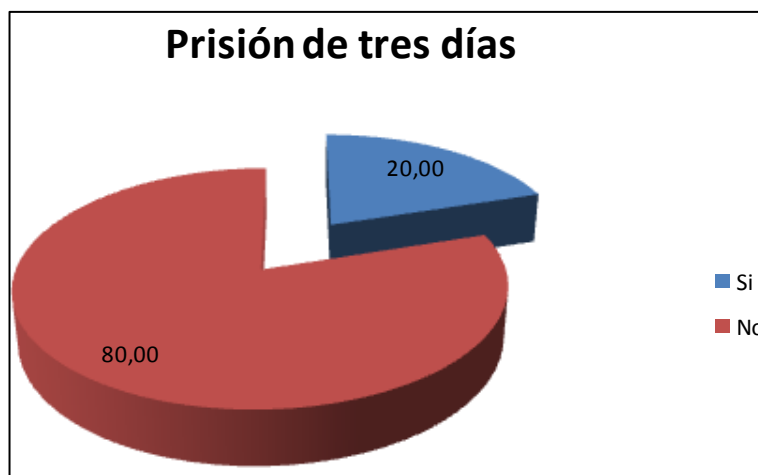
1. ¿Al momento que usted cometió la contravención por exceder el límite de velocidad, cuál fue el trato que usted recibió del personal de control de tránsito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Pesimo	32	20,00
Malo	32	20,00
Bueno	64	40,00
Excelente	32	20,00
TOTALES	160	100,00



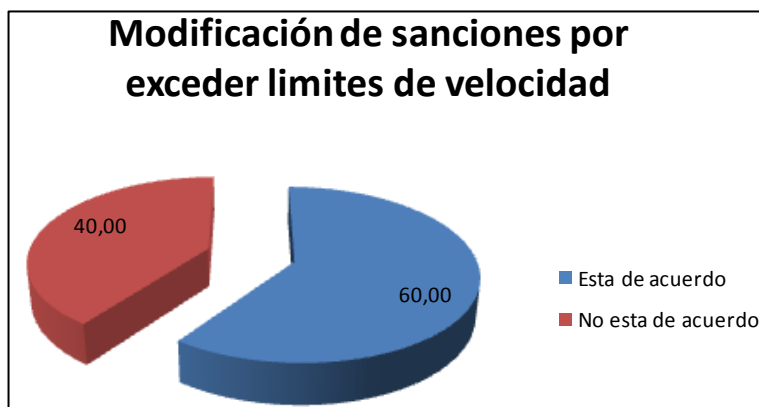
2. ¿Está usted de acuerdo con la prisión de tres días, por exceder los límites de velocidad establecidos en el artículo 191 de la nueva ley de tránsito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	32	20,00
No	128	80,00
TOTALES	160	100%



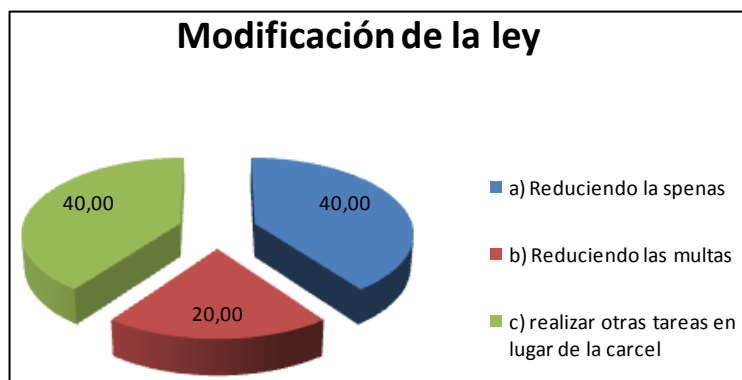
2. ¿Cuál sería su apreciación, en cuanto a que se modifiquen las sanciones por exceder los límites de velocidad?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Esta de acuerdo	96	60,00
No esta de acuerdo	64	40,00
TOTALES	160	100%



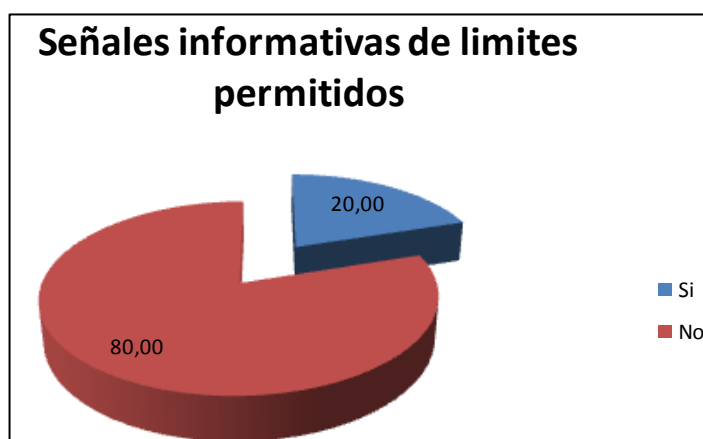
3. ¿Cómo usted modificaría esta nueva ley, y en qué aspectos?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
a) Reduciendo la spenas	64	40,00
b) Reduciendo las multas	32	20,00
c) realizar otras tareas en lugar de la carcel	64	40,00
d) Otros (explique)		
TOTALES	160	100%



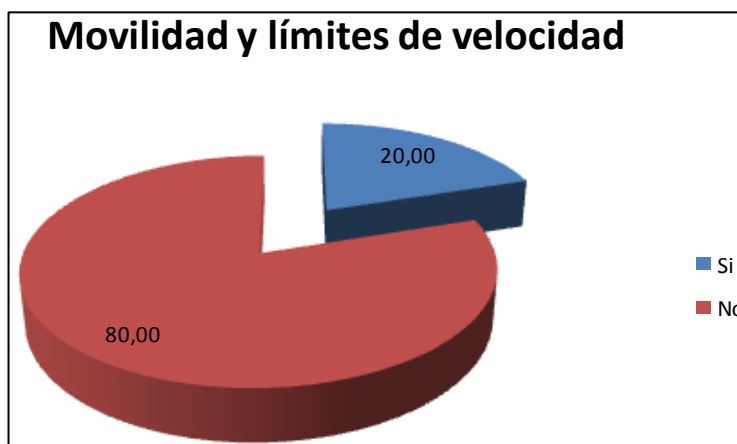
5. ¿Cree usted que las vías del Distrito Metropolitano de Quito cuentan con las debidas señales informativas de los límites permitidos?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	32	20,00
No	128	80,00
TOTALES	160	100%



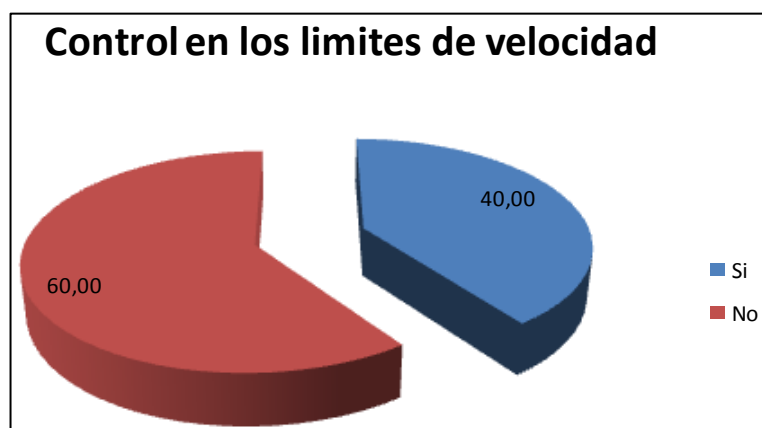
6. ¿Cree usted que los límites de velocidad se adaptan a las necesidades de movilidad dentro del DMQ?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	32	20,00
No	128	80,00
TOTALES	160	100%



7. ¿Cree usted que el control de los límites de velocidad han ayudado a disminuir los accidentes de tránsito?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	64	40,00
No	96	60,00
TOTALES	160	100%



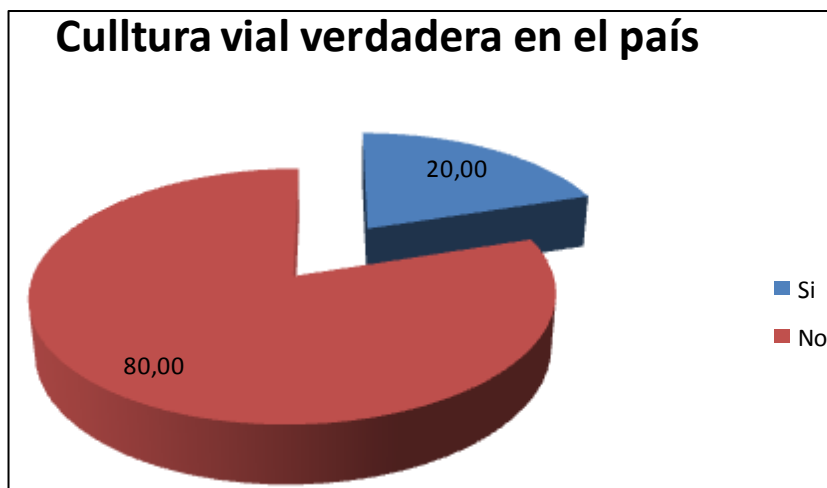
8. ¿Cree usted que la información sobre la nueva ley de tránsito es la suficiente para que el conductor evite ser sancionado?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	32	20,00
No	128	80,00
TOTALES	160	100%



9. ¿Cree usted que existe una verdadera cultura vial en nuestro país?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	32	20,00
No	128	80,00
TOTALES	160	100%



10. ¿Cree usted que la tecnología con la que cuenta el país es la suficiente para controlar a los conductores?

RESPUESTAS	CANTIDAD	PORCENTAJES
Si	32	20,00
No	128	80,00
TOTALES	160	100%



2.5 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

2.5.1 ENTREVISTA A JUECES

JUEZ : Dr. Jorge Duarte

1. ¿En qué caso el exceso de velocidad es visto como un delito?

Cuando se produce un accidente de tránsito

2. ¿Las nuevas tecnologías usadas en el control de velocidad han reducido la cantidad de infractores?

No

3. ¿Qué tipos de juzgamiento se establecen por exceder los límites de velocidad establecidos en la nueva Ley de Tránsito?

La ley establece en su artículo 142, literal g, que un conductor que excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos será sancionado con una multa equivalente al 30% de la remuneración básica (\$ 95,40) y la reducción de 6 puntos en la licencia.

Mientras que en el artículo 145, literal e, se indica que si excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada (\$ 318) y la reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

4. ¿Por qué las sanciones y multas en la nueva reforma a la ley de tránsito, aplicadas a los conductores que exceden los límites de velocidad en el país, no se basan en los diferentes tipos de rangos moderados de velocidad, como existe en otros países de América y Europa?.

Esa propuesta sería la ideal, porque no es lo mismo exceder 1km/h que 10 km/h, sin embargo las sanciones son las mismas, yo creo que no se aplicó la proporcionalidad de las infracciones con las sanciones por falta de información y de un sistema lo suficientemente capaz de controlar y regular las normas

5. ¿En base a que estatutos se reformó la nueva ley de Tránsito?

Estudios por la gran incidencia de accidentes de tránsito que suceden en nuestro país.

6. ¿Cómo aplica su defensa el presunto contraventor que excedió los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma a la ley de Tránsito.?

Solo si no existe la prueba de foto radar podría rechazar la sanción

7. ¿Existe una instancia recursiva a favor del contraventor ante la resolución del juzgado?.

No, el contraventor tendrá que cumplir con la disposición del juzgado, la cual está basada en la foto del radar,

8. ¿Cómo ha cambiado el comportamiento del conductor en el control de la velocidad de su vehículo, con el uso de los radares de control de velocidad?

El comportamiento del conductor ha mejorado un 50%, es más cociente de las consecuencias de exceder los límites de velocidad, ya que no solo corre el riesgo de sufrir o provocar un accidente, ya que también podría pagar la multa por el exceso o lo que es peor terminar detenido por exceso de velocidad.

9. ¿Qué medidas preventivas debe tomar el conductor para no exceder los límites de velocidad permitidos?

Estar pendiente de las señales que existen en la vías con los límites de velocidad indicados, salir con anticipación para llegar a la hora adecuada, y no tener que ir apresurado y así infringir la ley.

10. ¿Del exceso de velocidad, qué otras precauciones deben tener los conductores para no ser infraccionados?

Ser prudente y observar la ley

11. ¿Existe en el país un efectivo sistema de evaluación por exceso de velocidades, sustentadas en artículos de ley?

No

12. ¿Existe un registro estadístico completo sobre la cantidad de infracciones promedio por mes, de contraventores que exceden los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma de la Ley de Tránsito?

Desconozco

JUEZ : Dra. Lucia Nuñez

1. ¿En qué caso el exceso de velocidad es visto como un delito?

Es considerado cuando por tal circunstancia se produce un accidente que cause la muerte o lesiones que inhabiliten a la persona por 31 días o más.

2. ¿Las nuevas tecnologías usadas en el control de velocidad han reducido la cantidad de infractores?

Si, aunque no tengo el dato exacto del porcentaje de reducción se puede notar que existe moderación en la conducta de los conductores

3. ¿Qué tipos de juzgamiento se establecen por exceder los límites de velocidad establecidos en la nueva Ley de Tránsito?

Por contravención si el exceso es dentro de rangos moderados, por impugnación a la boleta 178 LOTTSV (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial)

Si excede los límites del rango moderado por flagrancia conforme 178,1 LOTTSU.

En caso de delito en audiencia oral publica y contras. Art 168 LOTTSU.

4. ¿Por qué las sanciones y multas en la nueva reforma a la ley de tránsito, aplicadas a los conductores que exceden los límites de velocidad en el país, no se basan en los diferentes tipos de rangos moderados de velocidad, como existe en otros países de América y Europa?.

Porque el legislador así lo estableció, las normas son emitidas conforme a la realidad de cada estado y sus necesidades

5. ¿En base a que estatutos se reformó la nueva ley de Tránsito?

Desconozco

6. ¿Cómo aplica su defensa el presunto contraventor que excedió los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma a la ley de Tránsito.?

En audiencia pública sustentando sus elementos probatorios de descargo.

7. ¿Existe una instancia recursiva a favor del contraventor ante la resolución del juzgado?.

En el caso de contravenciones dentro del rango moderado No, pero fuera del rango moderado Si, por cuanto la pena es privativa de libertad y así lo ha resuelto la corte constitucional.

8. ¿Cómo ha cambiado el comportamiento del conductor en el control de la velocidad de su vehículo, con el uso de los radares de control de velocidad?

Desconozco

9. ¿Qué medidas preventivas debe tomar el conductor para no exceder los límites de velocidad permitidos?

Manejar a una velocidad prudente, verificando el velocímetro y el tipo de vía en el que se encuentre.

10. ¿Del exceso de velocidad, qué otras precauciones deben tener los conductores para no ser infraccionados?

Dar cumplimiento a la normativa legal y reglamentaria sobre la materia y verificar el buen estado del automotor

11. ¿Existe en el país un efectivo sistema de evaluación por exceso de velocidades, sustentadas en artículos de ley?

El fotoradar, que detecta tal hecho y constituye un medio de prueba conforme Art. 149 LOTTSUV

12. ¿Existe un registro estadístico completo sobre la cantidad de infracciones promedio por mes, de contraventores que exceden los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma de la Ley de Tránsito?

Desconozco

JUEZ : Dra. Carmen Celi

1. ¿En qué caso el exceso de velocidad es visto como un delito?

En ningún caso es considerado como un delito, solo se lo considera como una circunstancia agravante.

2. ¿Las nuevas tecnologías usadas en el control de velocidad han reducido la cantidad de infractores?

Si, la gente es un poco más consciente en el cumplimiento de la ley, ya que al infringir la ley las penas son más duras.

3. ¿Qué tipos de juzgamiento se establecen por exceder los límites de velocidad establecidos en la nueva Ley de Tránsito?

Por contravención que es sancionado hasta con tres días de prisión al exceder los rangos moderados, o con la multa económica al estar dentro del rango moderado

4. ¿Por qué las sanciones y multas en la nueva reforma a la ley de tránsito, aplicadas a los conductores que exceden los límites de velocidad en el país, no se basan en los diferentes tipos de rangos moderados de velocidad, como existe en otros países de América y Europa?.

A fin de sentar un precedente y en forma colateral exigir el cumplimiento de la ley, lo que conlleva a que la sociedad mejore su educación vial

5. ¿En base a que estatutos se reformó la nueva ley de Tránsito?

Desconozco

6. ¿Cómo aplica su defensa el presunto contraventor que excedió los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma a la ley de Tránsito.?

Limitándose a alegar que no conducía a exceso de velocidad

7. ¿Existe una instancia recursiva a favor del contraventor ante la resolución del juzgado?.

Si, puede apelar conforme a la sentencia N 008 23 8cn cc avalada por la corte constitucional

8. ¿Cómo ha cambiado el comportamiento del conductor en el control de la velocidad de su vehículo, con el uso de los radares de control de velocidad?

Existe mejor educación vial, es decir cumplimiento de la ley

9. ¿Qué medidas preventivas debe tomar el conductor para no exceder los límites de velocidad permitidos?

Solo cumplir con los límites de velocidad

10. ¿Del exceso de velocidad, qué otras precauciones deben tener los conductores para no ser infraccionados?

Ninguna, se debe respetar la ley

11. ¿Existe en el país un efectivo sistema de evaluación por exceso de velocidades, sustentadas en artículos de ley?

Desconozco

12. ¿Existe un registro estadístico completo sobre la cantidad de infracciones promedio por mes, de contraventores que exceden los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma de la Ley de Tránsito?

Desconozco

2.5.2 ENTREVISTAS A ORGANISMOS DE CONTROL

POLICIA NACIONAL: Coronel Parra

1. Posee la institución un manual de procedimientos de control de tránsito para los policías?

Si efectivamente nosotros como Institución Policial realizamos un manual de procedimientos no solo de tránsito, sino de todos los otros servicios que dispone la Policía Nacional para de esa manera estandarizar en todos los rincones de la Patria sus procedimientos , haya uniformidad y a la vez estén

apegados a lo que es la normativa jurídica y pueda administrarse justicia de manera ética.

2. ¿Le exigen al personal policial de control de tránsito que mantenga consigo un registro individual de los infractores estructurándolo por velocidades excedidas?

No existe un registro individual porque lamentablemente deberíamos tener 14 millones aproximadamente de cuadros estadísticos de cada ciudadano lo que más bien nosotros nos hemos encaminado es a tener una estadística generalizada en donde nos establece indicadores de accidentes de tránsito, exceso de velocidad, de heridos, de muertos , de lo que es contravención de tránsito y eso nos ha permitido establecer estrategias y mejorar procesos de control, procesos de operatividad, estableciendo mejorías, incremento o decremento a través de la productividad laboral.

3. ¿Tiene la institución un reglamento que exija a los policías aplicar un trato adecuado y ético basado en derechos humanos para los conductores que han cometido exceso de velocidad?

Efectivamente más que leyes que manejan y rigen a la Institución Policial y a sus miembros policiales nosotros nos manejamos con lo que es la Constitución Política del Estado, los códigos de ética y de derechos humanos y de esa manera cada servidor público policial conoce lo que está en su competencia y a su vez la omisión o negligencia le acarrea responsabilidades sean civiles, penales o disciplinarias

4. ¿Dentro de la institución el personal de control de tránsito y policía judicial están en constante capacitación para aplicar de mejor forma la nueva reforma la Ley de tránsito referente a límites de velocidad y sanciones?

Nosotros a nuestro talento policial en todo el año calendario ellos tienen 3 capacitaciones como mínimo, en cuanto al conocimiento no solo en el tema de tránsito sino en todos los ámbitos de los servicios policiales que dispone la Institución Policial y por lo tanto conforme va cambiando la Norma Jurídica sea en el tema de tránsito, penal o civil , el policía tiene conocimiento de esto, evitando negligencias e inobservancias a la ley que puedan atentar contra el ciudadano .

5.¿Las multas en dinero, se están canalizando adecuadamente para poder generar recursos viables en bien de la ciudadanía?

La Agencia Nacional de Tránsito es quien recaba lo que son los rubros económicos y la reducción de puntos, es un Organismo del Estado que hace este trabajo administrativo y de recaudación económica.

Nosotros como Institución policial nos manejamos en la operatividad; que es el control, la sanción por contravención , y los peritajes que acarrear los delitos de tránsito.

6.¿Cuáles son las formas de controlar el personal que tiene la institución policial?

Nosotros controlamos al personal operativo a través de la oficialidad , somos una Institución uniformada, jerarquizada, disciplinada donde nos manejamos a través de la disciplina castrense, y de la norma jurídica interna. Una forma de controlar al miembro policial es con la supervisión en el puesto de servicio con su trabajo que despliega de manera ética responsable y de esta manera evitamos focos de corrupción donde se pueda generalizar el trabajo que realiza a nivel país todo el miembro policial

7.¿Cómo aprecia usted el desempeño, motivación e integración del personal de control de tránsito, al momento de que la nueva reforma a la ley toma vigencia y aplicabilidad en las carreteras del país?

El miembro policial de Tránsito a nivel país siempre está siendo socializado, motivado, efectivamente estamos recomendándole en cuanto se refiere a su accionar y de esa manera no hemos tenido ningún inconveniente lo q si acarrea es tender a q el policía tenga bien cimentado sus valores, sus principios institucionales como es la honradez, responsabilidad, respeto a los derechos humanos y una infinidad de valores y principios que se reflejan en su accionar y vemos que nos ha dado resultados favorables

8.¿Cuál fue la reacción de los ciudadanos extranjeros que fueron detenidos por infringir los límites de velocidad estipulados en la nueva reforma?

Todo ciudadano extranjero al momento de llegar a un país que no sea de su Nacionalidad tiene que sujetarse a las leyes de ese país, por lo tanto si ha infringido el extranjero sea un artículo de manera contravencional o algún delito de tránsito será juzgado por la función judicial en este caso los jueces de tránsito de la misma manera que un ciudadano ecuatoriano

9.¿Existe una verdadera inspección del uso de radares y nuevas tecnologías en medición de velocidades, para poder establecer indicadores de eficiencia en el uso de estos dispositivos?

La Institución policial ha adquirido a través del gobierno de turno equipos de tecnología de punta ahora se denominan foto radares estos equipos tecnológicos ahora disponen de un dispositivo donde está desplegado la hora, la placa, la fecha en la que se comete la infracción, la velocidad, esta codificada con un código único cada fotografía que está tomada y de esa manera ha ayudado a que muchos casos sean absueltos .

Con estos medios físicos a permitido que el ciudadano empiece a cambiar la concepción de que las acciones tradicionalistas del elemento policial degeneraban el trabajo operativo

10.¿La institución policial posee los medios y recursos adecuados como para poder ejecutar rangos moderados a las velocidades por zonas o sectores de las ciudades del país, ante una posible segunda reforma a la ley de tránsito?

Los equipos de tecnología que estamos permanentemente dando el mantenimiento que son los foto radares, nos están permitiendo por el momento adoptar estas medidas preventivas sin embargo como sabemos conforme avanza la tecnología, avanza la sociedad, avanza en cada uno de los países y mucho más en las ciudades que disponen de medios tecnológicos mas avanzados con lo que tratamos de mantener una equidad con esta tecnología de tal manera que no sea en vano nuestro procedimiento sino mas bien apegado a la tecnología de punta

11.¿Cuales son los riesgos que corre la institución policial, ante una posible oposición del pleno legislativo que derogue esta nueva reforma de ley de tránsito por inconsistente e injusta?

el riesgo que corre la institución no sería a nosotros como Institución en si sino hacia la sociedad porque colapsaría lo que es el orden y mantenimiento publico Lo que la norma jurídica intenta es evitar las causas o los factores de la inseguridad sea esta vial o ciudadana , entonces si hay una reforma a conveniencia sea partidista , sea individualista o sea de grupos externos lo que traerá como consecuencia es elevar la inseguridad vial, y los indicadores de desorden , con esto vemos que esta no sería la solución sino

mejor tendríamos que tender a que siempre exista un control radical a la conducta del ciudadano

POLICIA NACIONAL: Sargento Luis Carcelén

1. Posee la institución un manual de procedimientos de control de tránsito para los policías?

Si la policía Nacional va renovando lo que son procedimientos policiales y por ende va sacando un nuevo manual de procedimientos tanto en servicio urbano como de tránsito.

2. ¿Le exigen al personal policial de control de tránsito que mantenga consigo un registro individual de los infractores estructurándolo por velocidades excedidas?

Si hay un grupo especializado que sale todos los días, y realizan el control y tienen un registro personal donde al momento que se ve alguna impugnación por parte de los infractores revisan sus archivos y van a las audiencias orales para dar la versión de lo que ha ocurrido.

3. ¿Tiene la institución un reglamento que exija a los policías aplicar un trato adecuado y ético basado en derechos humanos para los conductores que han cometido exceso de velocidad?

Si la policía prepara actualmente en lo que son derechos humanos y trato a las personas , por mas infracción que haya cometido se merece un trato digno por parte de los miembros policiales.

4.¿Dentro de la institución el personal de control de tránsito y policía judicial están en constante capacitación para aplicar de mejor forma la nueva reforma la Ley de tránsito referente a límites de velocidad y sanciones?

La policía prepara constantemente tanto en el ámbito judicial como en la labor de tránsito ya que es un servicio muy conflictivo que día a día necesita mejoras y que el personal este en la capacidad de resolver los problemas que suscitan en su esquina de trabajo .

5.¿Las multas en dinero, se están canalizando adecuadamente para poder generar recursos viables en bien de la ciudadanía?

La verdad se desconoce como se maneja esa situación, lo que se conoce es que se emite diariamente las infracciones y se envía a la Agencia Nacional de Tránsito para que sean ellos los que cobren las multas

6.¿Cuales son las formas de controlar el personal que tiene la institución policial?

Se lleva un registro diario ,semanal y mensual de todo el personal , e incluso se forman todos los días en sitios de trabajo y hay oficiales supervisores que controlan al personal, si están bien uniformados a fin de que den una buena presencia policial en los puestos de servicio

7.¿Cómo aprecia usted el desempeño, motivación e integración del personal de control de tránsito, al momento de que la nueva reforma a la ley toma vigencia y aplicabilidad en las carreteras del país?

El personal se motiva solo, no hay una motivación organizada, únicamente es por el amor que le tiene a la institución que el policía cumple adecuadamente su labor en las carreteras y dentro de la ciudad

8.¿Cuál fue la reacción de los ciudadanos extranjeros que fueron detenidos por infringir los límites de velocidad estipulados en la nueva reforma?

La reacción de los extranjeros es que está bien, porque en otros países las multas son más severas , más caras ,y con esto ven que el país está mejorando bastante que sigan adelante que si deben ser sancionados por la infracción que han cometido que están de acuerdo.

9.¿Existe una verdadera inspección del uso de radares y nuevas tecnologías en medición de velocidades, para poder establecer indicadores de eficiencia en el uso de estos dispositivos?

Actualmente se está cumpliendo con normalidad y los equipos que maneja la Institución son cien por ciento confiables, la evidencia es una fotografía que da el foto radar de la infracción cometida con el dato de la hora , placa , tipo de carro velocidad .

10.¿La institución policial posee los medios y recursos adecuados como para poder ejecutar rangos moderados a las velocidades por zonas o sectores de las ciudades del país, ante una posible segunda reforma a la ley de tránsito?

La policía tiene en la actualidad recursos pero no son los necesarios siempre se necesita implementar mas en favor a la ciudadanía y al país en general.

11.¿Cuales son los riesgos que corre la institución policial, ante una posible oposición del pleno legislativo que derogue esta nueva reforma de ley de tránsito por inconsistente e injusta?

Si derogan la ley lo que ocurriría sería que caminemos hacia atrás en vez de ir hacia adelante que los objetivos logrados de disminuir accidentes por el límite de velocidad ya no sirven de nada y el control que se tiene sobre los infractores ya no haya y estos puedan seguir infringiendo .

POLICIA NACIONAL: Sargento Washington Acosta

1. Posee la institución un manual de procedimientos de control de tránsito para los policías?

si, si nos dan un manual para según eso dar las citaciones a los señores conductores y así saber en qué articulo debemos entregar la boleta de citación que han infringido.

2. ¿Le exigen al personal policial de control de tránsito que mantenga consigo un registro individual de los infractores estructurándolo por velocidades excedidas?

Sí, todos tenemos un reglamento para sancionar según la causa que cometa el conductor.

3. ¿Tiene la institución un reglamento que exija a los policías aplicar un trato adecuado y ético basado en derechos humanos para los conductores que han cometido exceso de velocidad?

Si, tenemos que tratar a los conductores de la mejor manera para que así tranquilamente entienda la infracción que cometió.

4.¿Dentro de la institución el personal de control de tránsito y policía judicial están en constante capacitación para aplicar de mejor forma la nueva reforma la Ley de tránsito referente a límites de velocidad y sanciones?

Si, les capacitan sobre todo a los encargados de manejar el radar, para dar la boleta de citación.

5.¿Las multas en dinero, se están canalizando adecuadamente para poder generar recursos viables en bien de la ciudadanía?

Si, los conductores cancelan las multas en el censo de velocidad en el Banco del Pacifico.

6.¿Cuales son las formas de controlar el personal que tiene la institución policial?

Las formas son enseñándoles controlar realizando bien el procedimiento y todo legalmente.

7.¿Cómo aprecia usted el desempeño, motivación e integración del personal de control de tránsito, al momento de que la nueva reforma a la ley toma vigencia y aplicabilidad en las carreteras del país?

Recibiendo unas charlas según la nueva reforma y así aprendemos para poder dar las citaciones a los conductores.

8.¿Cuál fue la reacción de los ciudadanos extranjeros que fueron detenidos por infringir los límites de velocidad estipulados en la nueva reforma?

Como nuestra reforma es diferente tienen que adaptarse a las leyes de aquí.

9.¿Existe una verdadera inspección del uso de radares y nuevas tecnologías en medición de velocidades, para poder establecer indicadores de eficiencia en el uso de estos dispositivos?

El radar es calibrado por el operador para poder manejarlo y controlar el exceso de velocidad

10.¿La institución policial posee los medios y recursos adecuados como para poder ejecutar rangos moderados a las velocidades por

zonas o sectores de las ciudades del país, ante una posible segunda reforma a la ley de tránsito?

Para los rangos moderados hay señales en cada vía perimetral que indican la velocidad según el tipo de vehículos.

11.¿Cuales son los riesgos que corre la institución policial, ante una posible oposición del pleno legislativo que derogue esta nueva reforma de ley de tránsito por inconsistente e injusta?

Nosotros podemos caer en errores cuando los reglamentos no están bien hechos y si esta ley se elimina algunas cosas cambiarían.

2.5.3 ENTREVISTAS A ASAMBLEISTAS

ASAMBLEISTA: María Augusta Calle

1. ¿La sanción con prisión por exceder los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma a la Ley de Tránsito, es exclusiva del Ecuador o también se aplican en otros países?

Esta sanción es aplicada solo en Ecuador, ya que en otros países como Colombia, Argentina y Perú solo se aplican sanciones monetarias y a los contraventores reincidentes trabajos comunitarios

2. ¿De qué forma los assembleístas, se han pronunciado ante esta nueva reforma de ley de tránsito y sus límites de velocidad en el país?

Los assembleístas están de acuerdo con esta nueva medida de seguridad implementada por la Policía Nacional, ya que esta reforma está aprobada bajo todo el régimen legal que abarca la Ley de Tránsito.

3. ¿Cuáles fueron los principales comentarios a favor y en contra sobre la fijación de los nuevos límites de velocidad?

Los comentarios a favor que se hicieron en el pleno de la asamblea es que es una medida de seguridad que promete disminuir el riesgo de accidentes en un cincuenta por ciento. Los comentarios en contra fueron que esta reforma no es constitucional pues viola el Artículo 33 y 11 de la Constitución.

4. ¿En qué casos los assembleístas están en el derecho de poder propugnar el cambio de los nuevos límites de velocidad?

En el caso de que exista impugnación de ley demandada por la ciudadanía bajo la Ley de Garantías Jurídicas,

5. ¿Cree usted que reducir los accidentes de tránsito como segunda causa de muerte, es razón suficiente como para imponer la sanción de prisión por exceder los límites de velocidad, sabiendo de

antemano que existen muchos otros causales para que los accidentes de tránsito se cometan en el país?

Si, ya que con esto se exigirá al conductor mayor precaución, y se previene reduciendo la velocidad para no ir a prisión.

6. ¿Es factible la pena privativa de libertad por ser contravención, y no un delito cuando se cometen excesos de velocidad?

La contravención por exceso de velocidad no está tipificada como delito pero si cuando esta produce la muerte del transeúnte por tanto la reforma se aplica para estos dos casos.

7. ¿Usted como asambleísta considera exagerada la sanción?

No, considero que esta en sus límites por ser prisión de tres días ya que es una medida de aviso preventivo, que da ejemplo para toda la ciudad.

8. ¿Es necesario implementar la educación vial no solo a los conductores sino también a los peatones para que ambos no sean sujetos de producir un accidente de tránsito que tenga como medio el vehículo.?

Los conductores son los únicos que pueden ocasionar un accidente a causa de superar los límites de velocidad establecidos, por tanto la educación vial no puede influir en este reglamento.

ASAMBLEISTA: Mauricio Proaño

- 1. ¿La sanción con prisión por exceder los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma a la Ley de Tránsito, es exclusiva del Ecuador o también se aplican en otros países?**

La prisión por exceder los límites de velocidad es una sanción casi exclusiva del Ecuador. Difícilmente se va a encontrar otro país que tenga esta disposición.

- 2. ¿De qué forma los assembleístas, se han pronunciado ante esta nueva reforma de ley de tránsito y sus límites de velocidad en el país?**

No están de acuerdo ya que porque por ser contravención y no delito, no debería tener pena privativa de libertad.

- 3. ¿Cuáles fueron los principales comentarios a favor y en contra sobre la fijación de los nuevos límites de velocidad?**

Los comentarios a favor fueron es que esta reforma es vista en otros países como un gran avance para disminuir los accidentes de tráfico. En cambio existen otros assembleístas que opinaron que la nueva reforma no está estructurada con detalle es decir que faltan algunos artículos de ley en donde se designen a las autoridades competentes para el ejercicio de esta, y delimitar en que caso los límites de velocidad se infringen, ya sea por sectores, avenidas, pasajes, etc.

4. ¿En qué casos los assembleístas están en el derecho de poder propugnar el cambio de los nuevos límites de velocidad?

Solamente en el caso de que el legislativo no tenga sustento probatorio para que las sanciones por exceder los límites de velocidad se apliquen en todos los casos que infringe el conductor.

5. ¿Cree usted que reducir los accidentes de tránsito como segunda causa de muerte, es razón suficiente como para imponer la sanción de prisión por exceder los límites de velocidad, sabiendo de antemano que existen muchos otros causales para que los accidentes de tránsito se cometan en el país?

Existe mucha intolerancia a la ley de tránsito en nuestra ciudad, razón por la cual se reforma esta ley y se aplicó esta sanción de prisión por tres días, pero, existe la preocupación latente de que no están delimitadas las velocidades según el tipo de sectores en que se circula.

6. ¿Es factible la pena privativa de libertad por ser contravención, y no un delito cuando se cometen excesos de velocidad?

La pena privativa de libertad no es factible por ser contravención pero si cuando es delito, en donde se ha causado el deceso del peatón.

7. ¿Usted como asambleísta considera exagerada la sanción?

Un poco exagerada por cuanto al conductor se le priva de toda defensa al momento que es aprehendido, lo que significa una violación a los derechos del ciudadano.

8. ¿Es necesario implementar la educación vial no solo a los conductores sino también a los peatones para que ambos no sean sujetos de producir un accidente de tránsito que tenga como medio el vehículo.?

La educación vial debería ser impartida a todo tipo de personas y a toda edad desde los más pequeños a los adultos mayores y así reducir el número de muertes causadas por contraventores en las carreteras de nuestro país.

ASAMBLEISTA: Virgilio Hernandez

1. ¿La sanción con prisión por exceder los límites de velocidad establecidos en la nueva reforma a la Ley de Tránsito, es exclusiva del Ecuador o también se aplican en otros países?

La sanción con prisión es exclusiva en el Ecuador, ya que en otros países solamente se aplican multas

2. ¿De qué forma los assembleístas, se han pronunciado ante esta nueva reforma de ley de tránsito y sus límites de velocidad en el país?

Son imparciales ante esta reforma, puesto que el pleno de la asamblea esta solamente encargada del control de toda la Ley Orgánica que rige para los sectores del gobierno

3. ¿Cuáles fueron los principales comentarios a favor y en contra sobre la fijación de los nuevos límites de velocidad?

Existen comentarios a favor diciendo que el Artículo 145, puede ser eliminado con otro artículo en donde se aplique el 50% de multa deducible del sueldo mensual del contraventor. También existen comentarios en contra aludiendo que la prisión de tres día solo conllevara a que los conductores exijan mayores obras en vías a la alcaldía.

4. ¿En qué casos los assembleístas están en el derecho de poder propugnar el cambio de los nuevos límites de velocidad?

Los assembleístas puedan apelar la derogación de esta nueva ley, en casos en que exista un reclamo justificado de la ciudadanía por ser inconstitucional esta sanción y por estar registrada bajo demanda ante la Corte Suprema de Justicia,

5. ¿Cree usted que reducir los accidentes de tránsito como segunda causa de muerte, es razón suficiente como para imponer la sanción

de prisión por exceder los límites de velocidad, sabiendo de antemano que existen muchos otros causales para que los accidentes de tránsito se cometan en el país?

Es necesario que los verificadores de la velocidad es decir los radares, sean utilizados no como probatorios del exceso de velocidad sino como argumento de la infracción por parte de los policías.

6. ¿Es factible la pena privativa de libertad por ser contravención, y no un delito cuando se cometen excesos de velocidad?

Cuando se cometen excesos de velocidad la pena privativa de libertad se justifica por ser un medio disuasorio ante un conflicto de grave nivel en este caso las muertes en la carretera por conductores

7. ¿Usted como asambleísta considera exagerada la sanción?

La sanción no es exagerada pues existe todavía contraventores que violan los límites de velocidad..

8. ¿Es necesario implementar la educación vial no solo a los conductores sino también a los peatones para que ambos no sean sujetos de producir un accidente de tránsito que tenga como medio el vehículo.?

Solamente a peatones.

CAPÍTULO 3

RESULTADOS OBTENIDOS

3.1. COMPARACIÓN DE PERCEPCIONES A LOS PEATONES Y CONDUCTORES

CRITERIOS COMUNES

PEATONES – CONDUCTORES

Conocimiento de límites de velocidad y sus sanciones

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Si	75	61,29
No	25	38,71
TOTALES	100%	100%

Multas y sanciones a la Ley de Tránsito

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Si	60	61,29
No	40	38,71
TOTALES	100%	100%

Modificación de la nueva ley

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Reduciendo las penas	5	6,45
Reduciendo las multas	5	9,68
Realizar otras tareas en lugar de la cárcel	65	67,74
Otros	25	16,13
TOTALES	100%	100%

Señales informativas de los límites de velocidad permitidos

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Si	80	19,35
No	20	80,65
TOTALES	100%	100%

Límites de velocidad y movilidad

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Si	45	25,81
No	55	74,19
TOTALES	100%	100%

Control en los límites de velocidad

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Si	75	70,97
No	25	29,03
TOTALES	100%	100%

Tecnología para controlar a conductores

	PEATONES	CONDUCTORES
RESPUESTAS	PORCENTAJES	
Si	10	12,90
No	90	87,10
TOTALES	100%	100%

3.2. CRITERIOS ESPECÍFICOS DE JUECES Y ASAMBLEISTAS

JUECES

Exceso de velocidad visto como un delito

Cuando se produce la muerte o lesiones que inhabilitan a la persona por 31 días o más.

Sanciones para rangos moderados de velocidad

No se basan en rangos moderados, de forma colateral se exige el cumplimiento de la ley

Estatutos que reformaron la nueva ley de Tránsito

No se tiene conocimiento al respecto

Defensa del contraventor que excede los límites de velocidad

En audiencia pública sustentando sus elementos probatorios de descargo

Instancia recursiva a favor del contraventor ante la resolución del juzgado

En contravenciones de rango moderado no, pero fuera del rango moderado si

Sistema de evaluación por exceso de velocidades

No existe un sistema de evaluación

ASAMBLEÍSTAS

Reforma a la ley de tránsito es constitucional

No es constitucional porque viola el artículo 11 de la Constitución.

Derecho a propugnar el cambio de los nuevos límites de velocidad

En el caso de que exista impugnación de la ley bajo la Ley de Garantías jurídicas

Pena privativa de libertad por ser contravención

En desacuerdo, ninguna persona puede ser privada del derecho a la libertad, sin ser previamente oída y vencida en juicio con arreglo a las leyes.

Implementación de educación vial

A favor, se debe enfatizar en que la sociedad tenga conocimiento previo a la aplicación de las sanciones dispuestas por la ley.

3.3. PERCEPCIÓN DE LOS INFRACTORES

Trato del personal de control de tránsito

Respuestas	Porcentajes
Pésimo	20%
Malo	20%
Bueno	40%
Excelente	20%

Modificación de sanciones por exceder límites de velocidad

Respuestas	Porcentajes
Esta de acuerdo	60%
No está de acuerdo	40%

Modificación de la ley

Respuestas	Porcentajes
Reduciendo las penas	40%
Reduciendo las multas	20%
Realizar otras tareas en lugar de la cárcel	40%

Señales informativas de límites permitidos

Respuestas	Porcentajes
Si	20%
No	80%

Movilidad y límites de velocidad

Respuestas	Porcentajes
Si	20%
No	80%

Control en los límites de velocidad

Respuestas	Porcentajes
Si	40%
No	60%

Información en la nueva Ley de Tránsito

Respuestas	Porcentajes
Si	20%
No	80%

Cultura vial verdadero en el país

Respuestas	Porcentajes
Si	20%
No	80%

ACTORES ASPECTOS	LIMITES DE VELOCIDAD	SANCIONES	MODIFICACION LEY DE TRANSITO	SEÑALES INFORMATIVAS, TECNOLOGIA Y EDUCACION	ACEPTACION
PEATONES	El 75% conoce los limites de velocidad El 45% cree que los limites van de acuerdo a las necesidades de la ciudad El 15% cree que se cumple con los limites	El 60% conoce las sanciones	El 65% piensa que es mejor relizar otras tareas en lugar de la cárcel	El 80% no cree que exista las debidas señales informativas El 90% piensa que no hay la suficiente tecnologia para controlar a los conductores	El 80% no cree que se haga cumplir los limites de velocidad El 75% piensan que gracias a esta ley se ha disminuido los accidentes de tránsito El 85% no cree que exista una cultura vial en el país
CONDUCTORES	El 70% conoce los limites de velocidad El 74% cree que los limites de velocidad no están de acuerdo a las necesidades de movilidad	El 61% conoce las sanciones por exceder los limites de velocidad El 55% esta de acuerdo con la prisión por exceder los limites	El 68% cree que seria mejor realizar otras tareas en lugar de la cárcel	El 81% no cree que exista las debidas señales informativas de los limites permitidos El 87% no cree que tengamos la suficiente tecnologia para controlar a los conductores	El 68% de los conductores de vehiculos livianos, motocicletas y similares estan de acuerdo con los valores de los limites de velocidad El 77% de conductores de transporte público y comercial esta de acuerdo en los rangos de limites de velocidad El 84% de conductores de carga pesada esta de acuerdo con los rangos de velocidad El 71% cree que gracias a esta ley se han disminuido los accidentes de tránsito

INFRACTORES	El 80% no cree que los limites de velocidad vayan de acuerdo a las necesidades de la ciudad	El 20% recibio un trato pésimo El 20% recibió un trato malo El 40% recibió un trato bueno El 20% recibió un trato excelente El 80% no está de acuerdo con la prisión como sanción El 80% cree que no hay suficiente informacion para evitar las sanciones	El 60% cree que se debe modificar las sanciones El 40% realizaría otras tareas en lugar de la cárcel	El 80% no cree que exista la debida señalización El 80% no cree que exista la tecnologia necesaria	El 60% no cree que han disminuido los accidentes de tránsito
JUECES	Han creado más conciencia en los q	El exceso de los limites de velocidad no deberia ser considerado delito, solo si causa un accidente Solamente puede rechazar la sanción si no existe la prueba de foto radar	Creen que existio una falta de información en la modificacion de la ley Se reformó por la gran incidencia de accidentes de tránsito	La tecnologia usada ha disminuido la cantidad de infractores, aunque no manejan datos estadísticos Siempre estar pendientes de las señales existentes	Existe una mejor educación vial desde que entró en vigencia esta reforma
ASAMBLEISTAS	Prometen disminuir los accidentes de tránsito en un 50%	La prisión es una sanción casi exclusiva en Ecuador No dan oportunidad de alguna defensa al contraventor La contravención por exceso de velocidad no esta tipificada como delito solo si causa la muerte de una persona La prisión por tres dias es una medida de aviso preventivo para dar ejemplo a la ciudadanía Se considera la prisión un medio disuasorio ante un conflicto grave que podría ser la muerte de una persona por un accidente de tránsito	El conductor tiene mayor precaución, reduciendo la velocidad para no ir a prisión Reclamo justificado por la ciudadanía por ser inconstitucional la sanción y por estar bajo demanda ante la Corte Suprema de Justicia	Implementar educación vial ha todos los actores que intervienen en la movilidad del DMQ Colocar las debidas señales informativas de acuerdo al sector donde se circula Los fotoradares no ser considerados como probatorios del exceso de velocidad sino como argumento de la infracción	Existe aceptación con esta nueva medida ya que fue aprobada bajo todo el régimen legal

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

1.- Con respecto al conocimiento de las nuevas reformas de la ley de tránsito, donde el tema importante son los límites de velocidad y las sanciones al no cumplirlos, podemos observar que entre la población de peatones y conductores encuestada existe una realidad de conocimiento diferente.

Los peatones en un 75% dicen tener conocimiento de los límites de velocidad y las sanciones, frente a un 61.29% de conductores, esta realidad nos pone a pensar en una falta de concientización y comunicación acerca de estas reformas, especialmente para los conductores, tomando en cuenta que son ellos quienes están al volante y por su imprudencia pueden ocasionar graves accidentes los mismos que nos llevan a pérdidas materiales y a veces de pérdidas humanas

2.- Peatones en un 60% , frente a conductores en un 61,29%, están porcentualmente similares en conocimiento de las sanciones y multas al infringir los límites de velocidad, la duda surge de cómo es posible que los conductores en su mayoría no conozcan los límites de velocidad pero si las sanciones por incumplirlos, esto nos lleva a pensar que hay una desinformación de la nueva ley, la comunicación es importante para poder

conseguir un cambio de mentalidad, que nos dé como consecuencia reducir los accidentes de tránsito y número de infractores.

3.- Peatones en un 65%, frente a conductores en un 67,74%, están de acuerdo en modificar la ley, realizando otras tareas en lugar de la cárcel , ya que no es constitucional , ninguna persona puede ser privada del derecho a la libertad, sin ser previamente oída y vencida en juicio con arreglo a las leyes.

4.- Las señales de tránsito son indispensables para la convivencia en la vía pública, la percepción de patones frente a conductores y contraventores no es la misma. Peatones en un 80 % afirman que si hay la debida señalización en las vías , conductores y contraventores en un 80,67% y 80% , respectivamente desmienten esta afirmación, con esto podemos concluir que existe una ausencia de señalización, siendo esta perjudicial así como también lo es la señalización parcial ya que confunde al ciudadano .

5.- No hay coordinación entre la EMOV EP y la Dirección Municipal de Tránsito”. (PVI). El conflicto está porque algunos procesos de contratación iniciaron antes de la creación de la EMOV EP y antes de que la competencia de tránsito se otorgue al municipio, y en consecuencia no tenemos una adecuada señalización en la ciudad .

6.- Asambleaístas, jueces así como organismos de control , frente a la Nueva Reforma a la ley de tránsito; límite de velocidad, están de acuerdo que la Norma Jurídica lo que intenta es evitar las causas que pueden provocar la inseguridad vial, es una medida a favor de la sociedad ya que se evita que colapse el orden público, y en consecuencia exista un control radical hacia la conducta del ciudadano.

7.- El exceso de velocidad es un grave problema de seguridad ,un aumento de un kilómetro por hora en la velocidad promedio de una vía, aumenta en un 5% las lesiones y en un 7% los accidentes fatales.

8.- A mayor velocidad mayor gravedad de los accidentes, el aumento de la gravedad del accidente no es lineal con la velocidad, las consecuencias de un accidente a 60 Km/h no son el doble que un accidente a 30 Km/h, sino mucho mayores.

9.- Un aspecto fundamental que hay que considerar es la problemática que radica en que no todos los conductores consiguen percibir todas las señales de limitación de velocidad. Es más, un conductor necesita un tiempo personal para cambiar tanto su velocidad como su forma de conducir, y este tiempo es totalmente independiente del vehículo que estemos conduciendo.

10.- Uno de los problemas más importantes que padecemos en nuestras carreteras tiene relación con la homogeneidad en el trazado, en parte debido a las restricciones económicas, las actuaciones por fases y la convicción de los técnicos responsables en la señalización vertical (con límites de velocidad en puntos críticos).

4.2 RECOMENDACIONES

1.- Incrementar señales de reglamentación en las vías, estas indican limitaciones o prohibiciones impuestas por la Nueva Reforma a la ley de tránsito "límite de velocidad" , a fin de asegurar que el conductor perciba las condiciones seguras reales y que sepa, proceder en uno u otro caso y no como ahora que circula sin una definición específica de la velocidad segura del tramo de carretera

2.- Reformar la ordenanza 3457 establecida por el Consejo Metropolitano de Quito , donde se estipula que las vías perimetrales deben tener un espaldón mínimo de 2,50m , ya que de esta manera tendremos una mejora de seguridad en la circulación vial, que facilite a los conductores recuperar el control del vehículo en este tramo de la carretera y regresar a la misma, esta regulación influye en la percepción de seguridad de los usuarios de la vía. Por lo tanto se recomienda su revisión y reformulación para aportar al evento de seguridad en la ciudad.

3.- La Reforma a la ley de tránsito, referente a "límite de velocidad", debería ser aplicada desde el punto de vista preventivo y no correctivo por cuanto el tratamiento de accidentes de tránsito debe hacerse antes y no después de la ocurrencia del evento.

4.- Debe existir un solo ente regulador que actúe en todo lo referente a las condiciones de la vía pública por su incidencia directa en la seguridad vial, a fin de cambiar la situación actual, incorporando modificaciones en las carreteras basadas en la ordenanza 3457, del Consejo Metropolitano de Quito, que permitan dotar a las mismas de un nivel de seguridad mayor.

5.- La Nueva Reforma a la ley de Tránsito Límite de velocidad , no debe ser aplicada a vías perimetrales (Una calle es perimetral cuando bordea la ciudad), que atraviesan un tramo importante que resulta ser urbano, ya que de esta forma se está obligando al conductor a reducir bruscamente la velocidad y el tiempo de reacción a la misma.

6.- Se debe cumplir con lo estipulado en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, art. 4, donde se explica la obligatoriedad del estado a garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial.